

Cenário do  
revista **Transporte**



Associação Brasileira  
de Transportadores  
Internacionais

1º TRIMESTRE 2026

ANO XX

79

Mala Direta  
Endereçada

9912636137/2024 - SE/RS  
ABTI



FECHAMENTO AUTORIZADO.  
Pode ser aberto pelos Correios.

[www.abti.org.br](http://www.abti.org.br)



**Paulo Ossani**  
assume a Presidência da ABTI

Por trás de cada cenário,  
existe trabalho, articulação  
e compromisso com o setor.  
Essa é a ABTI.



*Saiba mais!*



# O transporte é resiliente



**Paulo Ricardo Ossani**

*Presidente da ABTI*

Esta é a primeira edição da revista em que escrevo na condição de presidente da ABTI. Antes de versar sobre nosso contexto editorial, sirvo-me deste espaço para cumprimentar todos os nossos leitores, especialmente os nossos Associados. Nossa gestão recebe um legado de grandes realizações das Diretorias anteriores. E esta herança é nossa motivação maior neste novo ciclo. É usual afirmar que daremos continuidade a este trabalho, mas opto por expressar que vamos atuar com a mesma determinação e foco de nossos antecessores.

A reportagem principal desta edição trata de uma tendência afirmada de ociosidade da frota de caminhões brasileiros que regressa da Argentina. De um modo geral, de cada três caminhões que entram carregados no país vizinho, dois retornam vazios. Desequilíbrios na balança comercial entre os dois países geram esta situação difícil de contornar. Porém os entrevistados desta produção jorna-

lística evidenciam o marcante predicado da resiliência do transportador. A história de nossos negócios internacionais muitas vezes registra descompassos. Mas quando fazemos um balanço da trajetória de nossas empresas, contabilizamos evolução e qualificação. O mérito desta reportagem é oportunizar uma reflexão sobre esta dificuldade, e inspirar caminhos para mitigá-la.

Destaco também o registro de que a ABTI foi declarada uma Entidade de Utilidade Pública pela Prefeitura de Uruguaiana. Mesmo que pareça uma questão local, esta distinção muito nos orgulha,

pois uma comunidade de 117 mil habitantes, para a qual converge expressiva parcela do fluxo de transporte rodoviário internacional de cargas, reconhece a qualificada inserção social e econômica de nossa atividade. E o mérito deste reconhecimento recai em nossa equipe de colaboradores, sempre comprometidos com suas atribuições.

*“A história de nossos negócios internacionais muitas vezes registra descompassos”*

# sumário



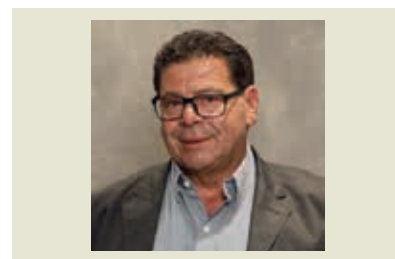
ANO XX • EDIÇÃO 79 • 2026

**Uruguiana** declara ABTI  
Entidade de Utilidade Pública

07

Entrevista com o  
**novo presidente** da ABTI

12-13



**Matéria principal**

**Desequilíbrio da balança comercial**

Brasil x Argentina aumenta  
número de caminhões que  
retornam vazios do país vizinho

24-30





## Mercosul chega aos 35 anos

21



## Acordo União Europeia- Mercosul potencializa cargas dentro do bloco sul-americano (por Gladys Vinci)

34-35

### GERAIS

Diretoria da ABTI promove reuniões bimestrais 06

### GERAIS

Associação participa de Campanha Álcool Zero da PRF 10

### GERAIS

Transportes Cavalinho tem mobilização nacional na Campanha da PRF 11

### TRANSPORTES

Crescimento do transporte internacional acompanha PIB dos países do Mercosul 12/13

### GERAIS

PRF promove reunião com entidades para combater roubo de cargas 20

### HISTÓRIA

Há 60 anos ocorreu o primeiro acordo plurinacional de transporte 31

### RECURSOS HUMANOS

Competência digital passa a ser atributo profissional 38/39

### INTERNACIONAL

Falta de acordo no Mercosul impede uso de bitrens 42

### TECNOLOGIA

Bosch anuncia o motor diesel flex (com etanol) 44/45

### FLUXO TRIC

Movimento cresce 9,4% em 2025 48

#### DIRETORIA EXECUTIVA

Presidente

**Paulo Ricardo Ossani**

1º Vice-Presidente

**Diego Tomasi**

2º Vice-Presidente

**Glademir Zanette**

1º VP de Relações Institucionais

**Sérgio Maggi Júnior**

2º VP de Relações Institucionais

**Antônio Luiz da Silva Júnior**

1º VP de Gestão Coordenada de Fronteiras

**Jorge Antônio Lanzasova**

2º VP de Gestão Coordenada de Fronteiras

**Danilo Guedes**

1º VP Administrativo - Financeiro

**Nolar Vicente Sauer**

2º VP Administrativo - Financeiro

**Flávio Vasconcelos dos Santos**

#### DIRETORIA ADJUNTA

Diretores

**Cássio Ciampolini Sampaio Barros**

**Clóvis Dall'Agnol**

**Edgardo José Gasparini**

**Francine Roman**

**Juan Carlos Castro Pastor**

**Julia Borghetti**

**Leonardo Hoffmann Quiñonez**

**Rubem de Carvalho Maidana**

**Walter Soto**

#### CONSELHO CONSULTIVO

**Paulo Ricardo Ossani**

**Diego Tomasi**

**Glademir Zanette**

**Francisco Cardoso**

#### CONSELHO FISCAL

Presidente do Conselho Fiscal

**Valmor Scapini**

Conselheiro Fiscal Efetivo

**Giovane Lindemayer de Oliveira**

Conselheiro Fiscal Efetivo

**Hélio José Branco de Matias**

Conselheiro Fiscal Suplente

**Matias Ferrari**

Conselheiro Fiscal Suplente

**Isonir Bianchini Canalli**

Conselheiro Fiscal Suplente

**Lenoir Gral**

#### CONSELHO EDITORIAL ABTI

VP Executiva - **Gladys Vinci**

Comunicação - **Valéria Zinelli**

Comunicação - **Manuel Marques**

#### GERÊNCIA

**Nitri Hoisler**

gerencia@abti.org.br

#### REDAÇÃO

Editor Responsável

**Jornalista Paulo Ziegler**

paulo@plusagencia.com.br

#### PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO

**Plus Comunicações**

Arte - **Cid D'Ávila**

#### IMPRESSÃO

**Gráfica Ideograf**

Tiragem desta Edição

3.000 exemplares

# Diretoria da Associação promove reuniões bimestrais



Paulo Ossani, presidente da ABTI, acompanhado de seu vice-presidente, Diego Tomasi, começaram o ano de 2026 em Uruguaiana, onde realizaram em 7 de janeiro a primeira reunião da Diretoria da Associação. O encontro foi híbrido, com participação de grande parte dos diretores. O objetivo foi alinhar as expectativas e identificar as pautas a serem trabalhadas ao longo do ano.

Reforma tributária, a NR-1, a reoneração da folha de pagamento, e a ampliação de oferta de financiamento para aquisição de caminhões foram assuntos tratados no encontro. Também foram examinadas as razões para o aumento do número de caminhões que retornam vazios da Argentina. Foi consenso que é um período que

exige ainda mais resiliência por parte dos transportadores. Outro tema tratado foi a garantia de benefícios concretos aos transportadores certificados como Operadores Econômicos Autorizados, pois a despeito da credibilidade auferida com o certificado, os resultados práticos nas fronteiras ainda são incompletos.

Como encaminhamento, a Diretoria definiu a continuidade das reuniões com periodicidade bimestral, reforçando a disposição de atuação conjunta ao longo de 2026.

## São Paulo

Em 9 de março ocorreu a segunda reunião deste ano, em São Paulo. Treze diretores compareceram ao encontro. O formato híbrido possibilitou outras parti-

cipações. O balanço financeiro, o projeto do e-CRT, o calendário de eventos de 2026 e as estratégias de ação foram as pautas.

A vice-presidente executiva, Gladys Vinci, esclareceu que o desenvolvimento tecnológico e as formalidades legais demandarão um prazo de pelo menos cinco anos para que o e-CRT seja introduzido no Mercosul. Segundo ela, o Instituto Procomex está conduzindo o processo.

Outra pauta esclarecida por Vinci foram as negociações para aprovar os 23m como novo parâmetro de comprimento para Combinações de Transporte de Veículos (cegonheiras), que segundo ela, só serão admitidos de modo combinado com ajustes relacionados aos pesos máximos.

A criação de um comitê de diretores para definir os objetivos estratégicos da ABTI foi outro tema que provocou inúmeras considerações na reunião. O levantamento de necessidades deve ser o primeiro passo desta iniciativa que ganhou um significado estruturante para a gestão 2026/2027 da Associação.

Ao final do encontro os participantes deliberaram que as reuniões bimestrais da Diretoria serão alternadas, sendo uma virtual e uma híbrida, culminando com uma presencial/híbrida no final do ano, em Foz do Iguaçu/PR.

# Prefeitura de Uruguaiana decreta ABTI como **Entidade de Utilidade Pública**

Em reconhecimento que contém grande significado ao trabalho social e comunitário da Associação, a Prefeitura de Uruguaiana, por meio da Lei 5.784/25, cujo projeto foi de autoria do vereador Celso Duarte (Progressistas), declarou a Entidade como de Utilidade Pública. Em cerimônia na sede da ABTI, com a presença do presidente e do vice-presidente, Paulo Ossani e Diego Tomasi, o prefeito Carlos Delgado entregou em 7 de janeiro um documento com o texto da Lei. O prefeito enalteceu a contribuição da Associação ao setor de transporte rodoviário internacional. Delgado frisou que a concessão do título enaltece uma notável trajetória de trabalho que não se circunscreve exclusivamente ao setor representado, mas que inclui o envolvimento com a cidade, seus problemas e necessidades.

“Recebo esse título das mãos do prefeito não só com felicidade, mas com consciência da importância que ele tem para nós, enquanto entidade, como reconhecimento do poder público. Não tenha dúvida de que a ABTI é amiga do município. Presidentes e diretorias mudam, mas o compromisso da Associação com o desenvolvimento e a busca de soluções permanece o mesmo, e para isso a parceria com o poder público é sempre importante”, manifestou Ossani



*Prefeito Carlos Delgado (centro) homenageou Associação em visita à sede*

ao receber este reconhecimento.

A ABTI estabeleceu sua sede em Uruguaiana há 30 anos, em decisão estratégica articulada pelo empresário José Schwanck, que posteriormente também foi presidente da Associação. A primeira sede estava localizada em frente à ponte internacional, simbolizando a absoluta proximidade da Entidade com os acontecimentos de seu setor. A relevância deste passo de fronteira reafirmou o acerto da escolha de Uruguaiana como base da Instituição.

A concessão do título de utilidade pública deveu-se a diversas iniciativas, seja na área técnica do transporte internacional, seja nas ações de im-

pacto social, tais como projetos de cunho ambiental e apoio às forças de segurança municipais. Cabe um destaque marcante às ações empreendidas no período da pandemia de COVID-19, como doação de equipamentos às forças de saúde, campanhas de arrecadação de EPIs, kits de higiene, alimentos e parcerias para garantir o abastecimento da população durante restrições sanitárias, além das ações que viabilizaram que o transporte internacional não tivesse interrupções.

O título de Utilidade Pública tem como premissa reconhecer serviços prestados a uma coletividade através de uma atuação cívica e de interesse público.

# O IMPACTO TRANSFORMADOR DA HIDROVIA URUGUAI-BRASIL NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS

A concessão Sistema Aquaviário Integrado dos portos do Rio Grande do Sul e da Lagoa Mirim, com projeto estruturado pela Infra S.A., será um catalisador para a modernização e reconfiguração do transporte rodoviário entre Brasil e Uruguai. Quando em operação, a concessão promoverá o descongestionamento de infraestruturas rodoviárias saturadas, como a BR-116, e a BR-471, ao absorver volumes massivos de granéis sólidos e produtos florestais. Essa especialização funcional permite que o transporte rodoviário internacional de cargas se reorganize em torno de produtos de maior valor agregado, viagens de curto raio de transbordo e fluxos logísticos mais ágeis por meio das pontes internacionais no município de Jaguarão (RS), onde os estudos para uma possível concessão estão em andamento também pela Infra S.A.

Esse novo arranjo aumentará consideravelmente a produtividade da frota rodoviária, reduzindo custos fixos por tonelada e possibilitando um maior giro de viagens diárias. Além disso, a alta capacidade das barcaças (2.800 toneladas por comboio tipo) permite que os tempos de fiscalização aduaneira e sanitária sejam diluídos em grandes consignações, mitigando o atual “estrangulamento” físico e burocrático que penaliza o fluxo individu-

al de caminhões na fronteira.

A sinergia com a nova ponte internacional de Jaguarão é fundamental, pois enquanto a hidrovia absorve o arroz, a soja e a madeira, as rodovias ficam liberadas para outras mercadorias que exigem a flexibilidade do transporte “porta a porta”. No sentido Brasil-Uruguai, a hidrovia facilita a logística de fertilizantes, permitindo que o transporte rodoviário atue na distribuição final capilar desses insumos a partir dos terminais hidroviários uruguaios, o que otimiza o custo logístico total e reduz a ineficiência de viagens com retorno vazio.

A concessão da hidrovia não representa o declínio do asfalto, mas sua evolução para um modelo de integração multimodal mais resiliente. Ao assumir o papel de eixo de escala para commodities, a hidrovia permitirá que o modal rodoviário se consolide como um elo de alta agilidade e especialização, operando em sinergia com a infraestrutura de fronteira renovada. Este reordenamento é essencial para equilibrar a matriz de transportes e garantir a competitividade sustentável do comércio bilateral entre Brasil e Uruguai.

**INFRA** S.A.

# Dellmar Transportes completa 15 anos e expande com Operação Mercosul

CEO e fundador da Dellmar Transportes, Dellano Scarpe



Neste ano, a **Dellmar Transportes** celebra 15 anos de estrada, marcada por crescimento consistente, inovação e compromisso com pessoas e clientes. Fundada em 2011, pelo empresário Dellano Scarpe, a empresa consolidou-se como referência em transporte rodoviário ao unir eficiência, sustentabilidade e qualidade.

Com uma frota de 300 veículos que percorrem o território brasileiro de ponta a ponta, a Dellmar dá mais um passo estratégico em sua expansão internacional com a Operação Mercosul. A transportadora passa a ser habilitada para iniciar operações na rota Brasil - Paraguai - Argentina, em 2026.

“Esse avanço foi possível graças ao domínio dos procedimentos exigidos no Mercosul e à estruturação adequada para atuação nos dois países, aproveitando as oportunidades do ambiente de negócios do Paraguai e a agilidade atual dos processos na Argentina”, afirma o CEO e fundador da Dellmar Transportes, Dellano Scarpe.

De acordo com o CEO, a empresa construiu uma operação robusta e estratégica, conectando empresas e mercados com segurança, pontualidade e responsabilidade. Entre os exemplos, destaca-se a certificação SASSMAQ, que reforça o rigor dos padrões de qualidade, especialmente nas operações com produtos químicos.

A presença nacional da Dellmar Transportes é sustentada por 14 filiais pelo Brasil, garantindo suporte logístico e manutenção contínua da frota. Essa estrutura assegura maior eficiência operacional e mais agilidade no atendimento às demandas dos clientes.

## Investimento sustentável e projetos futuros

Para a Dellmar, transportar vai além de movimentar cargas: significa contribuir para um futuro mais sustentável. A empresa investe continuamente em tecnologias ecoeficientes, otimização de rotas e práticas de gestão ambiental responsáveis, reduzindo emissões e promovendo uma cultura corporativa alinhada aos princípios de sustentabilidade.

De olho no futuro, a transportadora projeta avanços estratégicos para 2026. Entre eles está o processo de certificação ISO, que fortalecerá ainda mais os padrões de qualidade, governança e melhoria contínua. Outro destaque é a implantação de câmeras com Inteligência Artificial (IA) em 100% da frota, uma iniciativa voltada à prevenção de acidentes, monitoramento inteligente de riscos e promoção de mudanças comportamentais no trânsito. A tecnologia permitirá maior segurança viária, proteção aos motoristas e redução de ocorrências nas estradas.

## ABTI participa do Dia Nacional de Conscientização **Álcool Zero** no Trânsito



A equipe da ABTI participou em 30 de janeiro das mobilizações relativas ao Dia Nacional de Conscientização Álcool Zero no Trânsito, uma ação nacional promovida pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) voltada ao enfrentamento da condução de veículos sob influência de álcool, um dos principais fatores de risco para a ocorrência de sinistros graves e fatais no trânsito.

O engajamento ocorreu nos portos secos de Uruguaiana (RS), São Borja (RS), Santana do Livramento (RS) e Foz do Iguaçu (PR). De cunho educativo, os agentes da PRF interagiram com o público presente nos recintos alfandegados. Eles explicaram como funcionam os etilômetros, reforçando a compreensão dos

riscos envolvidos ao se conduzir embriagado. Serviram-se de um óculos simulador de embriaguez para colocar os participantes na

sensação de como uma pessoa alcoolizada interpreta a realidade no contexto da condução de veículos. Ao final dos encontros



*Atividade no porto seco de São Borja*

foram distribuídos brindes e foi servido um coffee break.

Além da ABTI, estiveram engajadas nas mobilizações a Multi-

log (concessionária dos portos de Uruguaiana, Sant. do Livramento e Foz do Iguazu), o SEST SENAT, a CS Rodovias Mercosul (concessionária

do CUF em São Borja) e o Sindifoz. Empresas associadas à ABTI igualmente participaram desta iniciativa. (veja na continuação).

## Álcool Zero:

### Transportes Cavalinho mobiliza seus colaboradores



*Todos os colaboradores estiveram engajados no evento*

As sete unidades da Transportes Cavalinho promoveram uma grande ação em sintonia com a data alusiva à conscientização Álcool Zero no Trânsito.

Segundo Thiago Ferreira, engenheiro de Segurança do Trabalho, a empresa adota ações permanentes de prevenção de acidentes e promoção da segurança viária. Ele relata que a atividade envolveu uma aborda-

gem direta dos empregados por meio de diálogos orientativos, nos quais foram reforçados os riscos associados à condução de veículos sob efeito de álcool, as consequências legais previstas na legislação de trânsito e os impactos à saúde, à vida e à segurança coletiva.

Também foi distribuído material informativo, com o propósito de ampliar o alcance da

mensagem e estimular a reflexão e a adoção de comportamentos seguros no trânsito, tanto no ambiente de trabalho, quanto fora dele.

Ferreira completa assinalando que esta iniciativa reforça o compromisso da Cavalinho com a valorização da vida, a responsabilidade no trânsito e a construção de uma cultura de segurança sustentável.

**clubemercosul**

Baixe o aplicativo:

Disponível na Google Play | Disponível na App Store

**CLUBE MERCOSUL: O CLUBE DO MOTORISTA**

Cuidado com a saúde, bem-estar, seguros e um clube de vantagens exclusivo. **Tudo isso em um só lugar e com preço que cabe no bolso!**

0800-042-0695  
falecomi@clubemercosul.com  
clubemercosul.com

## “O recorde de movimento de caminhões nas fronteiras em 2025 é um sinal claro: **há espaço para crescer**”



**Paulo Ossani** tem toda sua trajetória profissional vinculada ao transporte de cargas. Porém sua atuação se desdobrou em diversas outras ações. Ele foi o idealizador do Centronor - Centro de Treinamento de Motoristas da Região Nordeste do RS, instituição criada em 2003 com a finalidade de promover a formação de excelência para motoristas. O Centro forma profissionais completos por meio de aulas teóricas e práticas rigorosas, focadas em segurança no trânsito e sustentabilidade.

Ainda no contexto do transporte, Ossani implantou há 14 anos o Projeto Mini Truck, que utiliza o lúdico para ensinar educação no trânsito para crianças. É uma iniciativa que encanta os pequenos enquanto ensina responsabilidade, segurança e o valor da profissão de motorista de caminhão, instruído por voluntários da Cavalinho.

Fora do transporte o empresário promove o projeto Lapidando Cidadãos que forma tenistas, oferecendo treinamento profissional de tênis para crianças e jovens, especialmente em situação de vulnerabilidade social, no horário oposto ao da escola, garantindo segurança, educação e disciplina através do esporte.

Ainda no contexto da cidadania, o transportador atua com o conselho e gestão da saúde pública, oferecendo auxílio e conselhos estratégicos ao Hospital Nossa Senhora da Oliveira, que atende toda a região dos campos de cima da serra. A instituição é o coração da saúde de Vacaria/RS e de toda a região.

Além do transporte e da cidadania, Paulo Ossani é um entusiasta da cultura e da história. Ele foi o idealizador de um grupo que resgatou a Casa do Povo, a única obra de Oscar Niemeyer no Rio Grande do Sul. O espaço, que ficou desativado por muitos anos, é hoje um centro de expressividade cultural, abrigando espaço de auditório/teatro, biblioteca pública e museu municipal. É também conselheiro do CTG Porteira do Rio Grande, sendo um dos grandes incentivadores do Rodeio Internacional de Vacaria, garantindo que as raízes gaúchas permaneçam fortes e valorizadas.

O presidente da ABTI cultiva laços que em muito excedem à sua atividade principal, tendo como foco a valorização dos motoristas, em percepção de que a estrada é um lugar de responsabilidade e orgulho.

**Cenário do Transporte:** *O Sr. assume a Entidade consolidada e representativa, com pouco mais de meio século de atuação. Para esta nova gestão, quais são os objetivos deste ciclo?*

**Paulo Ossani:** Assumo a presidência desta entidade, que carrega em seu DNA pouco mais de meio século de lutas e representatividade, com uma clareza absoluta: este novo ciclo não

é sobre gestão de processos, mas sobre a unificação de pessoas. Meu objetivo central é unir a nossa categoria — transportadores, sócios, diretoria e associados — em torno de um único propósito. Para isso, estabeleci como prioridade a realização de alinhamentos constantes e reuniões bimestrais, tanto remotas quanto presenciais. A voz de quem faz o Transporte Rodoviário

## *“Não busco apenas o crescimento da ABTI, mas o fortalecimento de um ecossistema onde empresas e países cresçam juntos”*

Internacional de Cargas (TRIC) precisa ecoar em uníssono.

**Cenário do Transporte:** *Em diversas circunstâncias se verifica a vocação operacional da Associação, dado que sua sede é no ambiente das fronteiras. Qual sua impressão sobre este fato?*

**Paulo Ossani:** Gostaria de destacar um ponto que considero fundamental para o nosso sucesso: a localização da nossa sede. Concordo plenamente e reafirmo a eficácia geográfica da ABTI estar sediada em Uruguaiana. Não se trata apenas de uma tradição, mas de uma decisão estratégica. Estar na “porta de entrada” do Mercosul nos confere uma vocação operacional única. É neste ambiente de fronteira que as mudanças e regulações do TRC ganham vida e, muitas vezes, apresentam seus maiores desafios. Nossa presença física aqui nos permite uma percepção em tempo real que nenhuma outra localização permitiria, garantindo praticidade e agilidade nas tratativas que movem o comércio internacional.

**Cenário do Transporte:** *A velocidade em que se dão as mudanças e regulações do TRIC no âmbito do SGT-5 é condizente com a dinâmica do mercado?*

**Paulo Ossani:** Não posso ignorar a realidade: hoje, a legislação caminha a passos lentos enquanto o TRIC corre em alta velocidade. Vejo processos desalinhados, nos quais muitas vezes, o interesse individual se sobrepõe ao bem comum. Como em todo processo governamental, a discussão entre as nações é morosa, mas entendo que a unificação da legislação entre os países do Mercosul é o nosso norte definitivo.

**Cenário do Transporte:** *Comparando com outras regiões do ocidente, os processos aduaneiros do Mercosul são bem mais demorados. Como podemos mudar esta realidade?*

**Paulo Ossani:** Precisamos amadurecer o conceito de Mercado Comum. Quando todos caminharem na mesma direção, sem barreiras erguidas por interesses locais, o crescimento será inevitável e sustentável. Se estivermos empenhados pelo mesmo propósito, os resultados que entregaremos serão expressivos e, acima de tudo, reais. Não busco apenas o crescimento da ABTI, mas o fortalecimento de um ecossistema

onde empresas e países cresçam juntos, sem desalinhamentos. O futuro do Mercosul depende da nossa capacidade de olhar para além das nossas próprias garagens e enxergar a força de um mercado verdadeiramente unido.

**Cenário do Transporte:** *Em 2025 o TRIC bateu recorde de movimento de caminhões nas fronteiras. Há espaço para continuar crescendo?*

**Paulo Ossani:** O recorde de movimento de caminhões nas fronteiras em 2025 é um sinal claro: há espaço para crescer, e o Mercado Comum se expandirá conforme o desenvolvimento de nossos países.

**Cenário do Transporte:** *O que representa o acordo Mercosul – União Europeia para o serviço de transporte rodoviário internacional de cargas?*

**Paulo Ossani:** O recente acordo entre Mercosul e União Europeia é um avanço que esperávamos há tempos e que abre portas para uma nova era de competitividade.

**Cenário do Transporte:** *A qualificação profissional do TRIC é compatível com sua expressão mercadológica?*

**Paulo Ossani:** Sou honesto em meu diagnóstico: ainda não estamos prontos no quesito qualificação. A complexidade e a magnitude do nosso setor hoje superam o nível de instrução disponível para os profissionais da área. Não podemos falar em um mercado moderno se não investirmos pesado no capital humano que opera essa engrenagem.

**Cenário do Transporte:** *O alinhamento entre as entidades empresariais do transporte no Mercosul (Condesul) cumpre adequadamente seus propósitos?*

**Paulo Ossani:** Olho para as nossas entidades empresariais, como o Condesul, e vejo que o alinhamento ainda é um horizonte a ser alcançado. Infelizmente, interesses locais ainda prevalecem sobre a visão do todo. Minha gestão lutará para mudar essa realidade.

# TRANSVIDAL ROMPE FRONTEIRAS E INAUGURA ATUAÇÃO NO TRANSPORTE INTERNACIONAL

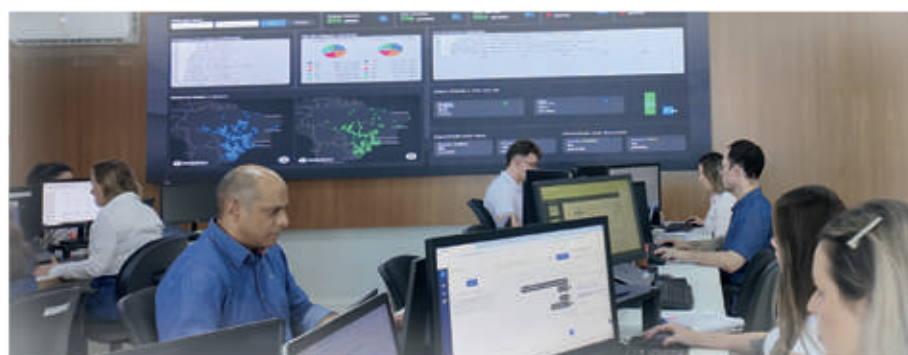
Depois de consolidar sua presença em 25 estados brasileiros e movimentar milhares de toneladas de grãos e produtos mensalmente, em 2024, o Grupo Transvidal inicia um novo capítulo de sua história, iniciando operações internacionais na América Latina; conectando o Brasil a mercados estratégicos como Chile, Argentina, Uruguai e Paraguai, fortalecendo o fluxo logístico dentro do Mercosul.

Com 28 anos de trajetória e 2 mil funcionários, a empresa nasceu em 1998, em Erechim (RS), a partir de uma simples rota de entrega de móveis. A expansão não é fruto do acaso, é resultado de uma construção sólida, percorrida a cada quilômetro rodado. Já nos primeiros anos, a atuação evoluiu rapidamente do transporte de móveis, para a coleta de leite, seguindo para o transporte de cereais, consolidando presença no Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás.

O portfólio de operações é robusto: transportando desde sólidos (grãos, algodão, açúcar, celulose), líquidos (combustíveis), estruturas metálicas, produto acabado e de cargas perigosas (tintas, solventes), em parceria com grandes players como Ipiranga, Petrobrás, Vibra, JBS, BRF, Unilever e Cargill.

A conquista das certificações SASSMAQ e GMP+ FSA, são reflexos dos padrões rigorosos de segurança e conformidade seguidos pela Empresa, e elevam o nível de exigência operacional, fortalecendo a reputação da empresa no mercado nacional.

Quase três décadas de experiência e o Mercosul no radar consolidam o Grupo Transvidal no cenário internacional, como parceiro logístico integrado, que combina transporte, tecnologia, gestão financeira e inteligência operacional, com uma estrutura sinérgica que ultrapassa o território brasileiro.



## MERCOSUL: O MOVIMENTO ESTRATÉGICO

De acordo com o Presidente da Transvidal, Vitamir Scanagatta, o crescimento internacional é uma consequência natural da evolução estrutural da empresa. "O Mercosul representa um solo fértil de oportunidades. Estamos preparados para esta expansão, com relações sólidas e duradouras. Nosso compromisso é

Diariamente, o Grupo realiza cerca de 2500 operações, reunindo mais de 600 conjuntos de sua frota própria e a parceria com terceiros, através das mais de 250 filiais distribuídas pelo Brasil.

impulsionar negócios e desenvolver a economia de diversos estados do Brasil, e agora, de outros países", afirma

A equipe de operações capacitada em gestão de risco, inteligência operacional e controle de recebíveis

e no conhecimento no transporte rodoviário em larga escala, permitem que a Transvidal ofereça aos clientes uma solução integrada, com agilidade e pontualidade nas operações internacionais, a exemplo da segurança já consolidada no território nacional.

Além de responsabilidade, o transporte exige preparo técnico o que segundo a Diretora Patrícia Sachet, não falta ao Grupo. "É um grande desafio! Estamos falando de legislações distintas, processos aduaneiros, variações cambiais e

exigências operacionais ainda mais rigorosas. Mas, nossas operações entregam mais do que cargas, oferecemos aos nossos clientes segurança, precisão, transparência e confiança", assinala.

Transrodut Transportes e Logística  
Especialista • Rota Mercosul

[www.transrodut.com.br](http://www.transrodut.com.br)



# Atravessando fronteiras com segurança e credibilidade

Conheça as soluções da Transrodut e expanda seus negócios com um parceiro confiável, seguro e especializado em transporte internacional de cargas.



Consolidada como uma das **melhores, mais confiáveis e qualificadas empresas** de transporte rodoviário de cargas do Mercosul.



**Transrodut**  
TRANSPORTES E LOGÍSTICA

Solicite sua Cotação com a Transrodut!

✉ [comercial@transrodut.com.br](mailto:comercial@transrodut.com.br)

☎ (+55 11) 3595.7777

# Crescimento do transporte acompanha **evolução do PIB** dos países









*Números do último  
quinquênio corroboram  
com esta visão*

Superado o período mais crítico da pandemia, em que a economia mundial passou por momentos difíceis, sobretudo no ano de 2020, em quase todos

os países houve uma forte recuperação do PIB a partir de 2021. Na América do Sul, e sobretudo no contexto dos países que compõem o Mercosul, deu-se o mes-

## EVOLUÇÃO PIB

	 AR	 BR	 UY	 PY	 CH	 BO
<b>ANO 2021</b>	10,44%	4,8%	5,7%	4,02%	11,3%	10,3%
<b>ANO 2022</b>	5,27%	3%	4,7%	0,18%	2,2%	8,9%
<b>ANO 2023</b>	1,6%	3,2%	0,4%	5%	0,5%	2,6%
<b>ANO 2024</b>	1,7%	3,4%	3,5%	4,25%	2,6%	10%
<b>ANO 2025</b>	1,15%	2,3%	2,85%	3,82%	2,45%	2%
<b>ACUMULADO</b>	<b>14,27%</b>	<b>17,83%</b>	<b>18,26%</b>	<b>18,42%</b>	<b>20,6%</b>	<b>38,2%</b>

mo, com exceção da Argentina, que mergulhada numa crise cambial e de inflação, a partir de um novo governo, estabeleceu mudanças radicais no planejamento de sua economia, submetendo-se por dois anos (23-24) a um ciclo de crescimento negativo.

Ao medirmos a evolução do PIB dos países da região no último quinquênio, verifica-se que o fluxo de transporte rodoviário

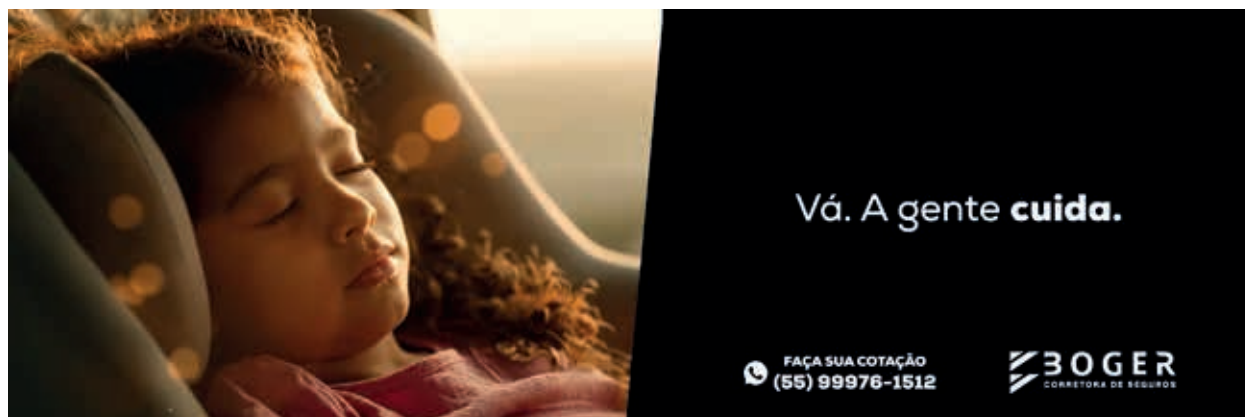
internacional de cargas cresceu em patamares idênticos ao avanço do PIB destes países. A única exceção foi a Bolívia, cujo PIB cresceu muito acima da média, a despeito de estar mergulhando numa crise econômica por esgotamento de suas reservas cambiais, que deverá ter efeitos ao longo de 2026.

A comparação entre o PIB e o crescimento do fluxo TRIC nas

fronteiras do Brasil permite constatar que, apesar dos descompasso econômico circunstanciais, o mercado de transporte avançou nos últimos cinco anos em níveis compatíveis com a economia do Mercosul. Sendo assim, a observação do crescimento econômico de cada nação é um indicador de base para planejar avanços de mercado e investimentos no transporte internacional.

## FLUXO DO TRANSPORTE (Número de veículos)

	2021	2022	2023	2024	2025	Evolução últimos anos
 <b>PY</b>	209 mil	203 mil	174 mil	227 mil	251 mil	<b>20%</b>
 <b>AR</b>	324 mil	363 mil	324 mil	331 mil	380 mil	<b>17,28%</b>
 <b>UY</b>	82 mil	85 mil	89 mil	92 mil	92 mil	<b>12%</b>
 <b>BO</b>	45 mil	51 mil	58 mil	49 mil	47 mil	<b>4%</b>



Vá. A gente **cuida.**

FAÇA SUA COTAÇÃO  
(55) 99976-1512

**BOGER**  
CORRETORA DE SEGUROS

**A** Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) disponibiliza ao público o portal do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC), que reúne informações essenciais sobre a habilitação e a operação de transportadores que realizam transporte internacional de cargas entre o Brasil e países da América do Sul.

A iniciativa integra esforços de transparência regulatória e de facilitação do acesso às normas e procedimentos aplicáveis ao setor.

No portal, empresas, operadores logísticos e demais interessados podem consultar orientações sobre requisitos para habilitação de transportadoras, verificar empresas e veículos autorizados, identificar postos de fronteira habilitados, e acessar a legislação e os documentos necessários para operar no transporte rodoviário internacional de cargas. Ao centralizar essas informações em um único ambiente digital, a ANTT contribui para ampliar a previsibilidade regulatória, reduzir a assimetria de informações e facilitar o cumprimento das exigências operacionais pelos agentes do setor.

Além disso, está disponível o painel interativo “TRIC em Números”, que apresenta informações estratégicas sobre o transporte rodoviário internacional de cargas.

A plataforma permite visualizar dados sobre veículos utilizados nas operações, incluindo tráfegos de origem e de destino, além da movimentação registrada entre os países. Assim, é possível consultar os principais tipos de cargas transportadas, analisar volumes de operações, acompanhar tendências de transporte e explorar diferentes recortes de informação por meio de visualizações interativas.

A ferramenta facilita o acompanhamento e a análise dos dados, apoiando estudos, planejamento e tomada de decisão no setor de transporte rodoviário internacional de cargas.



**TRIC -**  
Transporte  
Rodoviário  
Internacional  
de Cargas



O acesso é gratuito e não requer cadastro, tornando as informações acessíveis a transportadoras, embarcadores, pesquisadores e demais interessados no comércio exterior rodoviário sul-americano.

No contexto do transporte internacional de cargas, setor estratégico para a integração econômica da América do Sul, a disponibilização de dados confiáveis e atualizados representa um avanço relevante para a competitividade das empresas brasileiras e para o aprimoramento das políticas públicas de logística e infraestrutura.

Essa iniciativa integra o esforço da ANTT de modernizar e digitalizar seus serviços, alinhando-se às novas diretrizes do Transporte Rodoviário de Cargas 4.0.

## **TECNOLOGIA QUE MOVE FRONTEIRAS**

*O EVI como aliado estratégico da  
GAFOR nas rotas internacionais*

No transporte internacional, excelência é requisito. Com essa visão, a GAFOR Logística fortalece continuamente sua operação e adota a tecnologia como pilar estratégico para garantir segurança, eficiência e alta performance.

Nesse processo, a empresa incorporou o sistema da EVI Technology, ampliando sua capacidade de gestão e consolidando um modelo de inteligência operacional que conecta dados, pessoas e processos nas rotas internacionais.

### ***Tecnologia a serviço da estratégia.***

Na prática, o sistema fortalece a operação internacional da GAFOR por meio de:

- ◆ *Torre de Controle Integrada.*
- ◆ *Monitoramento em Tempo Real.*
- ◆ *Gestão de Eventos.*
- ◆ *Indicadores de Performance.*
- ◆ *Gestão de Riscos e Previsibilidade.*

Ao integrar tecnologia à sua cultura operacional, a GAFOR fortalece sua governança e amplia a eficiência de suas operações. Com inovação e visão estratégica, a empresa segue conectando mercados além das fronteiras com controle, segurança e excelência.

**A EFICIÊNCIA QUE VOCÊ VÊ.**  
*Performance que você sente.*



## PRF articula entidades para combater roubo de cargas

A Polícia Rodoviária Federal instituiu um Grupo de Trabalho voltado ao enfrentamento dos crimes contra o patrimônio, com foco específico nos assaltos, furtos e saques de carga no território nacional. A iniciativa está articulada junto ao Comitê Gestor do Sistema Nacional de Informações de Segurança Pública (CONSI-NESP), instância que integra as Secretarias de Segurança Pública dos Estados e do Distrito Federal, com a finalidade de promover o compartilhamento qualificado de dados, o aprimoramento da análise criminal e o direcionamento coordenado das ações preventivas e repressivas relacionadas a essa temática.

Visando integrar o setor de transporte e logística, suas entidades representativas e o mercado segurador, o Grupo promoveu no dia 11 de março uma reunião em São Paulo/SP para identificar os meios necessários para desenvolver uma interlocução permanente com os transportadores. A ABTI esteve representada no encontro por Gladys Vinci, vice-presidente executiva e por Francine Roman, diretora.

A PRF busca obter o compartilhamento de informações e estatísticas sobre ilícitos envolvendo o transporte de cargas, além do estabelecimento de um canal para o encaminhamento de sugestões, contribuições técnicas e deliberações construídas



no âmbito do Grupo de Trabalho junto aos seus associados das entidades, clientes ou seus representados.

Os agentes da PRF relataram episódios que ocorrem quase semanalmente na Serra do 90 na BR 116 em SP, onde o crime passou de uma geração a outra no saque de cargas dos veículos durante congestionamentos. O tema já foi matéria de reportagem da Rede Record. Segundo a PRF, os criminosos já foram identificados, porém existem dificuldades formais para que a justiça expeça os mandados de prisão.

Francine Roman observou que as forças de segurança reve-

lam indignação e grande disposição em mudar essa realidade! "Os inspetores que nos atenderem querem prender, querem unificar sistemas para ter dados concretos de criminalidade e agir no combate ao crime! Tanto, que nos apresentaram um plano estratégico bem completo que, com a ajuda das instituições, podem levar adiante com mais efetividade", completou ela.

A representação da ABTI nesta reunião está despachando a demanda da PRF para deliberação da Diretoria da ABTI, buscando um alinhamento nacional sob a liderança da CNT – Confederação Nacional do Transporte.

# Mercosul chega aos 35 anos



Foto: unidade de Comunicação do Mercosul

Sob a Presidência Pro tempore do Paraguai, Assunção, capital do país, sediou de 03 a 05 de março a reunião dos coordenadores nacionais do Grupo Mercado Comum (GMC) do Mercosul. Na oportunidade foram definidas as prioridades para o semestre, em que cinco propostas concretas foram estabelecidas para modernizar o quadro normativo das Áreas de Controle Integrado, fortalecer a interoperabilidade, consolidar a rastreabilidade e avançar na digitalização dos procedimentos na fronteira. Também foram apresentadas duas propostas destinadas a atualizar a estrutura funcional da Secretaria do MERCOSUL.

A celebração dos 35 anos da assinatura do Tratado de Assunção deverá ocorrer em uma reunião dos ministros das Relações Exteriores dos Estados Partes do Mercosul. O objetivo do

## *A reunião do Grupo Mercado Comum (GMC) em Assunção/PY registrou o marco das três décadas e meia*

encontro é criar um espaço de reflexão política franca sobre os principais avanços e desafios que o processo de integração enfrenta. No âmbito dessa comemoração, está prevista a realização de um debate entre os ministros das Relações Exteriores, e um encontro cultural de integração regional que destaque a diversidade cultural e ao patrimônio comum do bloco.

O Fundo para a Convergência Estrutural do Mercosul, a Tarifa Externa Comum, os setores sucroalcooleiro e automotivo, o comércio e o desenvolvimento sus-

tentável, questões regulatórias, de propriedade intelectual, bem como o fortalecimento institucional foram pautas desta reunião.

Quanto à agenda externa do bloco, os coordenadores dos Estados Partes fizeram uma revisão das negociações regionais e extrarregionais do Mercosul. Eles avaliaram os progressos alcançados nas negociações regionais e destacaram a prioridade dada ao encerramento das negociações com os Emirados Árabes Unidos e o Canadá. Além disso, reiteraram a prioridade dada ao mercado asiático.

www.macenor.com



# Transportar cargas menores entre Brasil e Chile ficou mais fácil



- ✓ Frete LTL com entregas porta a porta
- ✓ Eficiência, economia e agilidade
- ✓ Saídas semanais com total segurança



mcnlogistica



MCN LOGISTI-K

Certificações MCN Logisti-K



Transportando o seu sucesso



# A REFORMA TRIBUTÁRIA ESTÁ **CHEGANDO!**

Mas calma!

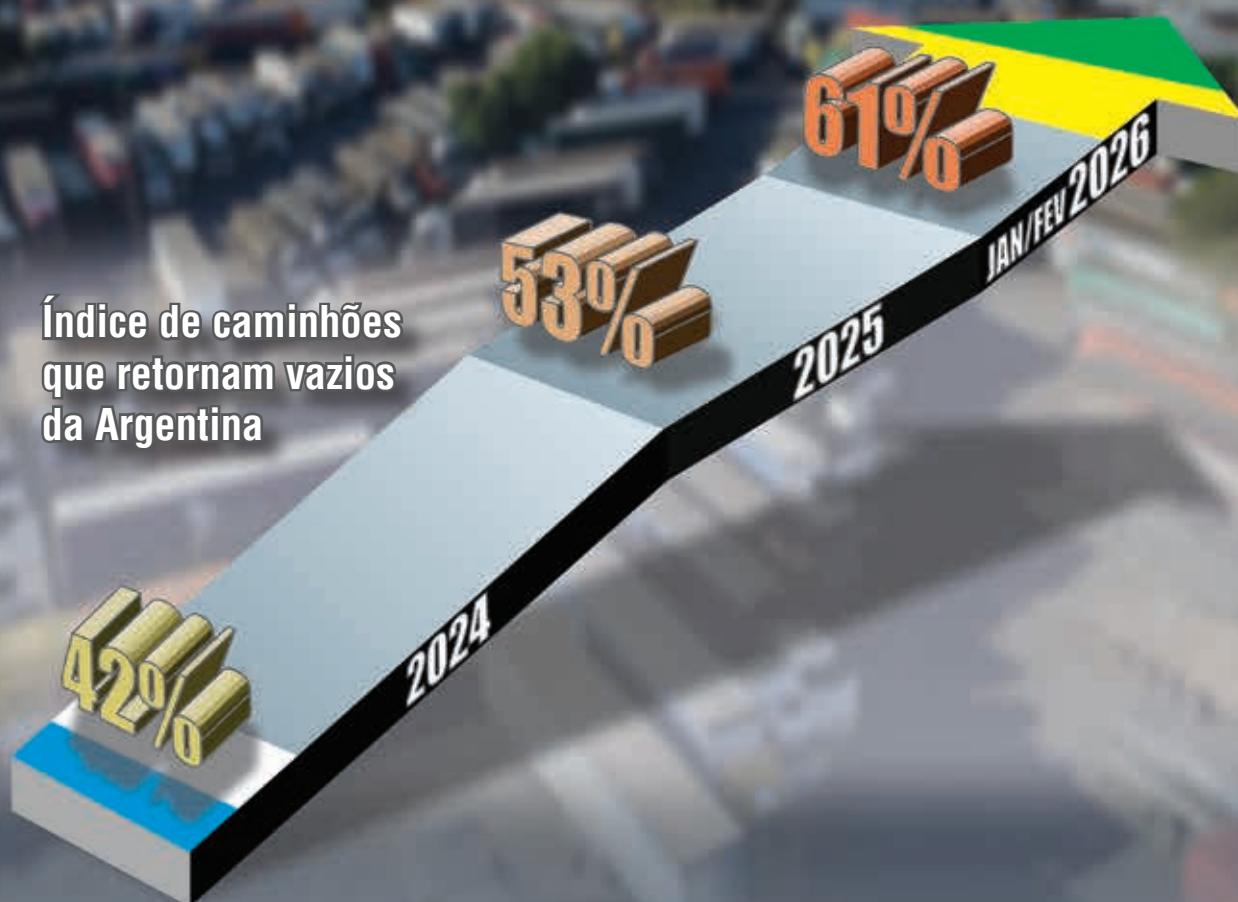
Com a **ASSERTT** você tem  
a **ÚLTIMA** chance de recuperar  
seus créditos tributários.

Quer descobrir quanto a sua empresa  
tem de créditos **PIS|Cofins**  
para recuperar ?

Agende sua análise gratuita

 **(45) 98822-1953**





### Índice de caminhões que retornam vazios da Argentina

*O aumento da produtividade é um objetivo permanente em todas as atividades econômicas. O transporte rodoviário internacional de cargas, historicamente, trabalha para reduzir o tempo de transposição de fronteiras, pois este é um indicador importante para o aproveitamento da frota ao longo do ano. Ainda que esta variável operacional não se configure totalmente controlável, é uma circunstância com certa previsibilidade. Nos últimos dois anos uma nova variável, esta incontrolável, ganhou vulto no transporte para a Argentina.*

*Em 2024, 42% dos caminhões retornaram vazios ao Brasil. Em 2025, este índice se elevou para 53%. E a tendência de aumento do problema se reafirma nos dois primeiros meses de 2026, quando 61% dos veículos retornaram sem carga. A produtividade da frota está cada vez menor. E não se verificam sinais de uma mudança a curto prazo. Este é mais um desafio imposto ao transportador internacional. Cada retorno sem carga tem um custo entre US\$ 1.500,00 e US\$ 2.200,00, dependendo do destino dentro do Brasil.*

# Descompasso da balança comercial

## Brasil e Argentina impacta fluxo de caminhões

A discrepância de economias de países do Mercosul com frequência tem desequilibrado a relação comercial do Brasil com os vizinhos, sobretudo com a Argentina. Se por um lado o novo governo argentino está conseguindo reduzir a inflação e abrir a economia, por outro, o fortalecimento do peso argentino está retirando a competitividade do sistema industrial do país. Com produtos mais caros, a Argentina exporta menos e, ao mesmo tempo, passou a importar mais. Este desequilíbrio da balança comercial acentuou o volume das exportações, e concomitantemente, reduziu as importações provenientes do país vizinho. E o transporte rodoviário de cargas enfrenta mais uma dificuldade: de cada três caminhões que regressam da Argentina, aproximadamente dois estão vazios.

Para Julia Borghetti, diretora da Borg Express, o descompasso comercial entre Brasil-Argentina não é novidade. “Nossa empresa está neste segmento há anos, e sabemos o quanto a experiência é importante para entender que este cenário eleva o custo médio da operação. Aqui na Borghetti lidamos com isso por meio de controles rigorosos de custos operacionais, mapeamentos de impactos diretos no custo logístico da frota, planejamento de rotas e progra-

mações de embarques com antecipação e eficiência, negociações transparentes e honestas com clientes. Neste cenário, é necessário controlar custos na ponta do lápis para não trabalhar de forma deficitária”, sustenta ela. Além disso, Julia interpreta que vivemos um contexto de alta competitividade no mercado do transporte rodoviário (no segmento internacional não é diferente), o que também torna o cenário extremamente desafiador para quem compõe preço de frete e contrabalanceia os custos adicionais deste cenário altamente competitivo, que deve ser casado com o cumprimento da legislação aduaneira e fiscal.

Lucas Vidal Cardoso, diretor Comercial da Interlink Cargo, corrobora com a interpretação de que o desequilíbrio da balança comercial no Mercosul é uma realidade histórica do mercado, acrescentando que há uma precificação diferenciada para as rotas de importação e exportação. Em contrapartida, reconhece que esta diferença está acentuada presentemente. Cardoso entende que as empresas precisam reavaliar as tarifas e verificar a viabilidade de algumas operações. “Sendo um novo tema, exige-se das empresas a revisão dos custos e também análise das rotas em busca de sinergias”, completa ele.



Julia Borghetti, diretora da Borg Express

Danilo Guedes, CEO da ABC Cargas, observa que este desequilíbrio comercial está impactando diretamente o custo da operação. “Quando o caminhão volta vazio, todo o custo da viagem acaba ficando concentrado na ida. Na ABC Cargas buscamos mitigar isso com planejamento logístico e tentando encontrar cargas de retorno, mas nem sempre isso é possível. Quando de cada três caminhões dois voltam vazios, não existe eficiência operacional que resolva completamente esse problema”, sustenta ele, interpretando que ao fim do dia, o transporte apenas reflete o que está acontecendo na economia entre os países.

### **Esforços para mitigar o problema**

A Interlink Cargo procura reduzir os impactos principalmente pela perspectiva comercial. A empresa trabalha a negociação dos fretes, porém o diretor Comercial assinala que é necessária uma adequação de todo o setor para que o mercado entenda esta nova precificação. “Se um *player* solicitar o reajuste, e não for um entendimento do setor, veremos uma redução gradual das margens e conseqüentemente, haverá perda de qualidade das empresas”, argumenta Cardoso.

Já a ABC Cargas, operacionalmente tenta antecipar cargas, consolidar volumes e ampliar a carteira de clientes, para aumentar as chances de encontrar cargas de retorno. Todavia Guedes é realista: “quando existe um desequilíbrio comercial entre os países, o caminhão vazio passa a fazer parte da equação. O transporte rodoviário é um termômetro da economia. Quando um país exporta menos, inevitavelmente haverá caminhões voltando vazios”.

Para a Borg Express é difícil achar solução operacional para um problema estrutural macro. Contudo a empresa faz foco em otimizar rotas, analisa com estratégia as programações dos clientes, roteiriza os veículos disponíveis e desenvolve a análise de logística com antecipação, estabelecendo prioridades e um pensamento lógico em torno de melhor aproveitamento das *round trips*. Julia Borghetti observa que um ponto de muita estratégia e escape desse problema do retorno sem carga sempre foram as cargas provenientes da safra de arroz, carregadas na região Sul do país, pois viabilizam completamente a disponibilidade de veículos para exportações brasileiras. Ela avalia que este ponto é importantíssimo para a mitigação de custos, e as autoridades precisam ter o conhecimento sobre a real importância desse tipo de logística para as transportadoras que trabalham no transporte internacional.

Do ponto de vista comercial, a empresária pondera que precisa existir um respaldo entre operação e comercial para balancear tudo isso, combinando atendimento estrito da legislação envolvida nas operações, e conseqüentemente, precificação das tarifas de importação com menor custo possível dentro de todo esse cenário desafiador, a fim de ganhar a concorrência, que é gigantesca devido ao cenário que se impõe. “Isso requer maturidade extrema no negócio”, diagnostica Julia.

## Menos carga, mais concorrência

“Quando há mais caminhões disponíveis do que cargas de retorno, aumenta a pressão competitiva”, admite Danilo Guedes. “Algumas empresas acabam reduzindo demais o frete para evitar voltar vazio. O problema é que frete abaixo do custo resolve o problema de hoje, mas cria um problema maior amanhã”, pondera o empresário, na expectativa de que o setor tenha maturidade para não transformar um desequilíbrio momentâneo em uma crise permanente de rentabilidade.

A diretora da Borg Express reconhece que a escassez acentua a concorrência e impacta as tarifas de frete. “Inevitavelmente há uma pressão e distorção no mercado comprometendo a qualidade do serviço e gerando maior risco operacional e financeiro. Contudo, no médio e longo prazo, quem é experiente neste mercado, sabe que tais operações deficitárias não se sustentam”, contrapõe Julia.

Já Lucas Cardoso analisa que as tarifas não caem necessariamente, pois elas também envolvem outros fatores como inflação, custos de insumos e relação de oferta/demanda.



Lucas Cardoso, diretor Comercial da Interlink Cargo

## Dólar desvalorizado, um problema adicional

Para a Borg Express a referência do dólar é uma característica da atividade. Diante disso, não é viável negociar fretes em outra moeda, pois as *incoterms* de venda entre exportadores e importadores, e também devido à realidade operativa desses clientes, principalmente em operações *intercompany* ou com embarcadores de grande porte, se fundamentam no dólar. Julia admite que pontualmente, com um cliente ou outro pode até ser viável negociar em reais, porém essa não será uma solução estrutural.

Lucas Cardoso considera a precificação em reais como uma alternativa, ainda que limite as tarifas. “A moeda do frete internacional é o dólar, tanto no embarque marítimo como no rodoviário, sendo empregada no conhecimento de transporte. Diante disso, a sugestão é definir uma tarifa em US\$ e realizar uma limitação de PTAX mínima para garantir uma margem mínima”, sustenta o diretor da Interlink, completando que o embarcador também faz o cálculo em dólar para construir seu preço de venda.



Danilo Guedes, CEO da ABC Cargas



O CEO da ABC Cargas observa que no transporte internacional o dólar continua sendo a principal referência, justamente para reduzir o risco cambial. Em alguns casos é possível negociar em reais, mas isso depende muito da operação e do perfil do cliente. Para Guedes, o mais importante é ter contratos claros e mecanismos de ajuste. “O transporte internacional precisa de previsibilidade. Sem isso, o risco da operação aumenta muito” completa.

## **A recuperação através do reequilíbrio da economia Argentina**

O diretor Comercial da Interlink Cargo analisa que a retomada da economia argentina pode ser um importante sinal de aquecimento após longo período de estagnação. Entretanto, ele avalia que isto não reflete necessariamente em aumento da exportação brasileira, visto que temos outros fatores que devem ser considerados, tais como custos cada vez maiores da indústria brasileira, que reduzem a competitividade, a abertura da economia argentina para importação de outros produtos, principalmente itens acabados. Neste contexto, mesmo com os benefícios do Mercosul, o Brasil irá concorrer com a China ou outros países mais competitivos. Lucas Cardoso

acrescenta que o consumo na Argentina ainda está baixo, devido aos ajustes que o país teve que fazer referente à desvalorização da moeda.

Julia Borghetti confia no reequilíbrio da economia do país vizinho, apesar de longo e demorado: “é o melhor caminho para a Argentina”, analisa ela.

Todavia ela também observa que o Brasil igualmente está em um momento extremamente desafiador e de incertezas que trazem um custo estrutural muito alto em termos tributários, logísticos e regulatórios. A empresária argumenta que tudo é um processo, e acredita que é preciso enxugar os custos e atuar de maneira austera e consciente.

“A Argentina está passando por um momento de reorganização econômica importante. A redução da inflação é um passo relevante. Mas ajustes econômicos levam tempo para se refletir na competitividade industrial. No curto prazo ainda veremos oscilações. Se o país conseguir consolidar estabilidade econômica, isso certamente vai estimular o comércio regional — e o transporte acompanha esse movimento”, observa Danilo Guedes.



# Cenário global e seus efeitos no comércio Brasil - Argentina

Além das questões específicas da recuperação econômica da Argentina, o ambiente internacional também está provocando efeitos no Brasil e na Argentina. Danilo Guedes, que também é vice-presidente de Gestão Coordenada de Fronteiras da ABTI, analisa que o mundo está vivendo um momento de maior protecionismo e reorganização das cadeias globais. Esses movimentos sempre acabam afetando o comércio internacional e, conseqüentemente, o transporte. Por isso a integração regional ganha ainda mais importância. Quanto mais forte for o comércio dentro da América do Sul, menor será a vulnerabilidade da região a choques externos.

Julia Borghetti, também diretora da ABTI, destaca que o cenário global e as políticas dos EUA voltadas para o fortalecimento interno causam uma volatilidade enorme no cenário global. "Observamos a pressão sobre a taxa de câmbio depois de políticas internas nos EUA e decisões sobre o mercado global. Para o Mercosul, acredito que isso se traduz em mais incerteza e imprevisibilidade, exigindo da nossa parte mais capacidade de análise, previsibilidade, adaptação e planejamento estratégico".

O diretor Comercial da Interlink Cargo aponta que as mudanças na política comercial brasileira têm afetado muito o cenário dos exportadores, impactando no planejamento deles. Além de imposição tarifária provocada pelos EUA, tornando alguns mercados inviáveis, a desvalorização do dólar tem sido promovida pelo governo americano para tornar seus produtos mais econômicos. Desta forma, a exportação tem perdido relevância para as indústrias gaúchas.

## Acordo Mercosul – União Europeia

Para a diretora da Borg Express, onde há ameaça, também há oportunidade. Ela constata a relevância e interdependência enorme entre



o Brasil-Argentina. Desta forma, Julia avalia que o acordo Mercosul x UE, bem como as políticas internas americanas, precisam servir de força motriz para que ambos os países relembrem a importância dessa relação histórica e se tornem mais competitivos e parceiros entre si com preços, eficiência tributária, desburocratização e confiabilidade.

Já Danilo Guedes não considera o acordo Mercosul – União Europeia uma ameaça. "Na verdade, quanto mais comércio internacional existir, mais logística será necessária. Brasil e Argentina têm uma integração industrial muito profunda, construída ao longo de décadas. Essa relação não desaparece por causa de novos acordos comerciais. O mais provável é que novos acordos ampliem oportunidades e gerem novos fluxos logísticos para a região", vislumbra ele.

A observação de Cardoso é de que o acordo pode afetar o comércio regional, visto que há alguns produtos que exportamos para os países do nosso bloco e podemos concorrer com os europeus. Porém ele pondera que ainda é muito cedo para avaliar, vista a recente assinatura do acordo.

## Déficit comercial **Argentina – Brasil** em 2025 foi o maior em oito anos



Em 2025, o PIB da Argentina cresceu 4,4%, com destaque à participação do setor agrícola. Apesar disso, a balança comercial com o Brasil desequilibrou. Dados oficiais do INDEC – Instituto Nacional de Estatística e Censos da Argentina mostram que, no ano passado, ocorreu o maior déficit comercial da Argentina com o Brasil em oito anos, somando US\$ 5,2 bilhões. E este resultado reflete a combinação da alta de 31% nas importações brasileiras, com uma queda de 5% nas exportações argentinas. O setor automotivo teve importante peso nestas estatísticas.

A reabertura das importações, após um ciclo de restrições resultante da escassez de reserva em dólares, provocou um crescimento de consumo de produtos oriundos do Brasil. Esse avanço ampliou o volume adquirido em diferentes segmentos, pressionando o balanço

bilateral. Por outro lado, as exportações argentinas ao Brasil perderam espaço, sobretudo pela supervalorização da moeda argentina.

A elevação de consumo na Argentina decorreu da demanda interna por bens duráveis e de capital que a indústria local não conseguiu atender suficientemente, provocando a importação de automóveis, peças e maquinário brasileiros.

Ainda que venha crescendo a participação da China como parceiro comercial da Argentina, o Brasil mantém a liderança de intercâmbio industrial e automotivo. As mudanças cambiais que resultam com o Real mais favorável ao Peso argentino, são fatores preponderantes neste descompasso da balança comercial. A expectativa é de que em 2026 este déficit seja ainda maior, a menos que algum fator externo interfira no modelo.

# O primeiro marco plurinacional do transporte internacional

*Há 60 anos Brasil, Uruguai e Argentina buscaram alinhamento para viabilizar integração*

Se de um lado o ano de 1966 registra o tempo em que os transportadores escreveram a história do modal rodoviário na América, de outro os governos também adotaram este calendário para instituir o primeiro marco legal plurinacional em torno do transporte rodoviário de cargas e passageiros. Em 16 de outubro de 1966 o Brasil, Argentina e Uruguai firmam um Convênio sobre Transporte Internacional Terrestre para suprir as necessidades de ampliação das conexões rodoviárias. Ficou estabelecido o tráfego bilateral através de fronteira comum ou com trânsito por um terceiro país. O convênio vetou operações internas em outros países, e definiu que o transporte só poderia ser feito por empresas habilitadas (permissionadas). Desde então houve atenção nas definições de dimensões e pesos máximos, que naquele momento foram determinados por cada país, ao seu modo. O Artigo 20º do Convênio demonstrou a que veio, pois deixou aberta a possibilidade de adesão para qualquer um dos países membros da ALALC. Neste contexto, o Chile foi o primeiro a aderir, em 28 de abril de 1967. Depois o Paraguai também se incorporou. O Convênio tratou dos inúmeros aspectos que desdobrariam do transporte terrestre



*ALALC, que precedeu a ALADI, apoiou o transporte internacional no seu primeiro acordo*

internacional, aí incluindo temas aduaneiros, bem como a forma de outorga dos permisos, tema este de fundamental interesse às empresas que haviam se acercado deste processo de integração. O artigo 4º determinou que para habilitar um permiso em outro país, a empresa interessada deveria apresentar prova de idoneidade com visto consular, prova de constituição social, prova de designação de um representante legal com plenos poderes para representá-la no país onde pretendia operar, e apólice de seguro de responsabilidade civil. Outro tema relevante que o Convênio definiu em seu Capítulo III foi a

distribuição de tráfego, que definiu como seriam atribuídas as cotas (ou também muito conhecidos como “cupos”). As cotas eram definidas em toneladas. O primeiro cupo estabelecido entre Brasil e Argentina foi de 10 mil toneladas/ano. O Artigo 8º estabeleceu que cada país disporia de 50% da capacidade total de transporte, tanto para cargas, como para passageiros, sendo que as quantidades seriam definidas por meio de acordo prévio entre as partes, em modelo que teve vigência por quase três décadas e foi de grande importância para o ingresso de novas empresas no transporte internacional.

# Transpocred dá início ao período assemblear 2026



A Transpocred iniciou oficialmente o período assemblear de 2026, um dos momentos mais relevantes para o cooperativismo e para a governança da instituição. Todos os cooperados já podem acessar o Boletim de Voto, assistir ao vídeo informativo e registrar seu voto sobre temas que orientarão o futuro da cooperativa.

As assembleias representam o principal exercício de transparência do modelo cooperativista. Nelas, a cooperativa apresenta suas realizações, resultados, projetos e propostas, enquanto os cooperados exercem seu direito de decidir.

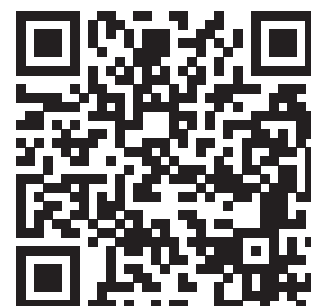
O Boletim de Voto reúne de forma objetiva os principais assuntos deste ciclo assemblear:

- As realizações de 2025, incluindo avanços na expansão nacional, fortalecimento no segmento de transporte e logística e iniciativas de educação e participação social.
- Destaques do ano, como atuação em novas regiões, modernização de unidades e reconhecimentos nacionais de gestão, inovação e sustentabilidade.
- A prestação de contas do exercício, apresentada com total transparência, reforçando o compromisso com a gestão responsável dos recursos.
- O plano de trabalho para 2026, com foco na continuidade do crescimento sustentável, novos investimentos, projetos e metas.
- A eleição dos órgãos de governança: Conselho de Administração, Conselho Fiscal e Delegados, essenciais para representar os interesses dos cooperados.
- Outros temas relevantes, como iniciativas de impacto social, utilização do FATES e proposta de reforma estatutária para ampliação do mandato dos delegados.

O vídeo foi desenvolvido para garantir clareza e acessibilidade e já está disponível na conta online e no site da Transpocred. Após assistir, o cooperado pode votar diretamente na plataforma digital:

<https://portalassembleias.aiilos.coop.br/login>

A assembleia é o instrumento mais democrático da cooperativa. Participe, assista e vote! Sua decisão garante o futuro da Transpocred.



# TRANSPORTES CAVALINHO

## SUSTENTABILIDADE EM MOVIMENTO:

No transporte de hoje, não basta seguir adiante, é preciso pensar no caminho que deixamos para trás. A Cavalinho entende que cada quilômetro rodado também carrega uma responsabilidade com o planeta. Operar com transporte, especialmente de químicos, combustíveis e gases exige, além de perícia, consciência ambiental profunda.

Nossa estratégia ambiental vai além do cumprimento de normas. Investimos em uma frota altamente inovadora e de baixa emissão, com monitoramento rigoroso para prevenção de resíduos, além de treinamentos constantes em direção econômica e segura.

Para nós, ser uma empresa "em constante movimento" significa evoluir nossas rotas para que o progresso econômico nunca aconteça às custas do meio ambiente.

Preservação, para nós é um patrimônio. Enquanto nossa frota atravessa o país inteiro com tecnologia de baixa emissão, mantemos vivas as Reservas Cavalo Verde I e II na Amazônia, as quais somam mais de 410 milhões de m<sup>2</sup> de floresta protegida pela Cavalinho.

Unimos a força do asfalto à responsabilidade ambiental para garantir que o desenvolvimento do Brasil avance sem deixar rastros no futuro. Cruzamos fronteiras protegendo a vida e honrando o legado verde que construímos todos os dias.



O pilar Social da Cavalinho é fundamentado no respeito e na valorização dos nossos mais de 2.500 talentos. Entendemos que a segurança nas estradas começa com o bem-estar de quem está ao volante e de quem apoia a operação no administrativo e manutenção.

Nosso posicionamento estratégico foca no desenvolvimento humano, oferecendo treinamentos que transformam vidas e programas que promovem a diversidade e a inclusão. Somos uma equipe conectada pelo propósito de crescer juntos!

Para garantir que cada colaborador sinta orgulho de fazer parte desta história, trabalhamos com a campanha permanente "Orgulho em Pertencer", a qual envolve nossos valores em todas as nossas práticas, inclusive na atuação junto às comunidades nas quais estamos inseridos e contribuímos ativamente em educação, cultura e campanhas direcionadas à causas sociais.

Nossa Governança é o alicerce da continuidade sustentável na Cavalinho. Atuamos com uma estrutura sólida, onde a honestidade e a ética são práticas diárias desde 1982. O posicionamento estratégico da nossa liderança é pautado pela total transparência com clientes e fornecedores.

Cultivamos uma gestão inovadora e responsável, a fim de assegurarmos que a Cavalinho permaneça como uma referência de confiança e excelência no setor de transporte brasileiro, hoje e nas próximas décadas. Ética na rota e portas abertas entre todos os níveis hierárquicos: nossa governança é feita de gente que se fala, se respeita e cresce junto.



## Acordo Mercosul – União Europeia potencializará o fluxo de cargas intrabloco

O acordo Mercosul–União Europeia não é apenas um instrumento comercial. Ele exige um salto qualitativo institucional, logístico, regulatório e político do bloco sul-americano. Sem o amadurecimento prévio, a implementação tende a ser formal no papel e desigual na prática.

Há pelo menos cinco camadas estratégicas de preparação que o Mercosul precisa consolidar antes da efetivação plena dos termos.

Primeiro: consolidação regulatória e harmonização normativa. O Mercosul ainda opera com assimetrias relevantes entre seus Estados-partes em temas como regras técnicas, sanitárias, ambientais, aduaneiras e de concorrência. Para atingir os padrões europeus, ainda necessitamos:

- alinhar marcos regulatórios internos
- reduzir divergências na aplicação de normas técnicas e sanitárias
- fortalecer agências reguladoras e sistemas de certificação

Sem essa convergência, empresas do próprio Mercosul enfrentarão mais barreiras internas do que externas, o que compromete a competitividade frente ao mercado europeu.

Segundo: robustez institucional e governança do bloco.

O acordo pressupõe previsibilidade jurídica, estabilidade institucional e capacidade de execução coordenada. O Mercosul ainda enfrenta decisões muitas vezes lentas, com forte dependência de agendas nacionais, bilaterais e multilaterais.

O aperfeiçoamento aqui envolve:

- maior coordenação entre políticas comerciais dos países-membros
- mecanismos ágeis de solução de controvérsias



Imagem criada com auxílio de inteligência artificial

- clareza sobre a aplicação uniforme das regras de origem

Para quem atua em transporte internacional, essa previsibilidade é central para planejamento operacional e investimentos logísticos de longo prazo.

Terceiro: modernização logística e integração física das fronteiras.

Este ponto é sensível para o transporte rodoviário internacional, especialmente nas fronteiras terrestres do Mercosul. A abertura comercial ampliará fluxos e exigirá eficiência operacional superior à atual.

A preparação inclui:

- digitalização aduaneira plena e interoperável entre países
- redução do tempo de despacho nas fronteiras
- investimentos em infraestrutura rodoviária, portuária e intermodal
- integração de sistemas de controle (aduanas, vigilância agropecuária, segurança)

Sem corredores logísticos eficientes, o ganho tarifário do acordo pode ser neutralizado pelo chamado “custo fronteira”.

Quarto: capacitação produtiva e competitividade empresarial.

A indústria europeia opera com alta pro-

atividade, inovação e sustentabilidade como requisitos estruturais. Parte do setor produtivo do Mercosul ainda precisa de adaptação tecnológica e ambiental.

O amadurecimento necessário envolve:

- políticas industriais voltadas à inovação, adequação a padrões ambientais e de rastreabilidade
- inserção em cadeias globais de valor

Caso contrário, há risco de assimetria competitiva, com maior abertura para importações sem equivalente ganho exportador.

E, por último, quinto: maturidade em sustentabilidade e compliance ambiental.

Este é um eixo crítico do acordo. A União Europeia condiciona fortemente suas relações comerciais a critérios ambientais, climáticos e de governança.

O Mercosul precisa avançar em:

- rastreabilidade de cadeias produtivas
- combate ao desmatamento ilegal
- certificações ambientais reconhecidas internacionalmente
- governança ESG nas cadeias logísticas e produtivas

Esse fator pode influenciar diretamente o acesso a mercado, inclusive em setores ligados ao agronegócio e ao transporte.

Por fim, há um amadurecimento político-estratégico indispensável. O Mercosul precisa consolidar uma visão comum de inserção internacional. O acordo com a União Europeia não deve ser tratado apenas como redução tarifária, mas como reposicionamento geoeconômico do bloco.

## **Peso político dentro da negociação Mercosul–União Europeia**

Há um elemento geopolítico relevante. Paraguai e Uruguai tendem a ser mais favoráveis à abertura comercial e à modernização do Mercosul, enquanto os países maiores frequentemente adotam posturas mais protecionistas em determinados setores.

Se o acordo Mercosul–UE avançar, Paraguai e Uruguai tendem a ganhar protagonismo logístico apesar de seu tamanho econômico. O Paraguai como corredor de integração física

*“A expectativa técnica é de incremento de fluxo de cargas... porém esse aumento não será automático, nem homogêneo.”*

regional e o Uruguai como plataforma logística internacional confiável.

Em outras palavras, enquanto Brasil e Argentina concentram o volume, Paraguai e Uruguai concentram a eficiência operacional relativa. E, em um cenário de aumento de fluxo comercial, eficiência logística tende a pesar mais do que dimensão econômica dentro das cadeias de transporte internacional.

A expectativa técnica é de incremento de fluxo de cargas, tanto intrabloco (dentro do Mercosul) quanto interblocos (Mercosul–União Europeia). Porém, esse aumento não será automático nem homogêneo. Ele será seletivo, gradual e fortemente condicionado à capacidade logística e regulatória das fronteiras terrestres.

Com maior fluxo internacional, a tendência é fortalecer corredores estratégicos terrestres, especialmente aqueles que conectam produção ao litoral e às zonas francas. Aqui, Paraguai e Uruguai podem ganhar protagonismo como plataformas logísticas de saída, enquanto Brasil e Argentina concentram volume produtivo.

Do ponto de vista do transporte rodoviário internacional, a expectativa mais realista não é um salto abrupto, mas sim um crescimento progressivo, acompanhado de maior complexidade documental e regulatória. Mais cargas implicam mais fiscalização sanitária, mais exigência de rastreabilidade e maior controle sobre embalagens, origem e compliance ambiental.

Em síntese, espera-se incremento de fluxo de cargas entre países e entre blocos. Mas a intensidade desse crescimento dependerá menos das tarifas e mais da eficiência logística regional, que dependerá dos avanços na integração operacional.

---

Por **Gladys Vinci**  
Vice-presidente executiva da ABTI

# OS SEGUROS OBRIGATÓRIOS E NOVAS REGRAS DA ANTT: O QUE VOCÊ PRECISA SABER PARA PROTEGER SEU NEGÓCIO EM 2026

O mercado de seguros rodoviários de carga no Brasil está passando por uma transformação significativa devido as novas regulamentações. **A partir de julho de 2025**, os transportadores rodoviários deverão obrigatoriamente contratar seguros como **RCTR-C, RC-DC e RC-V**, conforme estabelecido pela Lei nº 14.599/2023 e pela Portaria SUROC nº 27/2025. A ausência desses seguros pode resultar na **suspensão ou cancelamento do RNTRC**.

A ANTT, em parceria com a SUSEP e o mercado segurador, está implementando um **sistema automatizado para intercâmbio de informações sobre os seguros obrigatórios**. Esse sistema será testado entre março e junho de 2026, período em que a fiscalização terá caráter educativo. A partir de julho de 2026, o sistema entrará em operação, permitindo a verificação automática da contratação dos seguros, essencial para a inscrição e manutenção do RNTRC.

**O setor de seguros de transporte de cargas está em expansão, com previsão de crescimento de 12% em 2026**, impulsionado pela obrigatoriedade dos seguros. Além disso, o aumento dos roubos de cargas em 2025, geraram para as seguradoras prejuízos de R\$ 1,5 bilhão em 2025, reforçando a necessidade de proteção e Gerenciamento de Risco dedicado.

A adoção de tecnologias, como o seguro digital, também está em alta, facilitando a emissão de documentos e a fiscalização.

Por outro lado, o setor enfrenta desafios, como a falta de renovação de frotas e os altos custos com acidentes. A ANTT continuará divulgando orientações técnicas para garantir a adaptação do mercado às novas exigências.

**Proteja seu negócio com quem entende do assunto! A Rodosul Seguros é especialista em seguros de carga e transporte. Garanta já sua cobertura obrigatória e evite riscos e prejuízos. Entre em contato e tenha a segurança que você precisa para sua carga e frota!**



**RODOSUL**  
S E G U R O S

📍 Av. Ipiranga, 40 sala 1402/1403 - Torre Trend Offices - Praia de Belas POA/RS.

📞 (51) 9 9391.7577 | (51) 9 9910.9947 📞 (51) 3028.3003

🌐 rodosul@rodosulseguros.com.br 🌐 rodosulseguros.com.br

CONFIANÇA CONSTRUÍDA. EXCELÊNCIA CERTIFICADA.

# OEA + Acreditação LAQI: quando tradição encontra reconhecimento internacional.

Desde 2003, construímos pontes pelo Mercosul.

Hoje, duas certificações internacionais confirmam o que nossos clientes já sabiam: segurança, previsibilidade e compromisso não são promessas. São entrega diária.



Sua confiança, nossa tradição.



☎ 0800 591 4122  
[www.transmaas.com.br](http://www.transmaas.com.br)



## ChatGPT não é analista: o perigo da falsa competência digital



Há uma epidemia invisível que começa a se espalhar no mundo corporativo: profissionais que utilizam ferramentas de Inteligência Artificial sem realmente entender os dados, a lógica ou o significado por trás deles. Relatórios e apresentações impecáveis à primeira vista, mas que revelam, em poucos minutos de leitura, que quem os produziu não entendeu o que estava dizendo.

### É o novo risco da era digital: o empoderamento da ignorância

Recentemente, um cliente pediu ao seu líder de área de vendas que elaborasse uma planilha com indicadores básicos de desempenho: vendas, conversão, ticket médio e churn (métrica que indica perda de receita ou clientes). O profissional reuniu os dados, mas, em vez de fazer uma análise real, pediu à IA para gerar um relatório com conclusões.

Em segundos, o sistema devolveu um belo relatório com frases de efeito: “O ticket médio caiu devido à perda de foco no pós-venda” e também “A conversão subiu por conta do novo layout do e-commerce”.

Soa convincente, mas há um detalhe increditável: a empresa não tem e-commerce e o profissional sequer revisou esse detalhe antes de compartilhar a brilhante conclusão. Quanto aos demais indicadores, ele também não soube justificar ou explicar a metodologia, a lógica nem as variáveis envolvidas.

Em outro caso, também recente, o profissional trouxe um “laudo” em que pediu ao ChatGPT para avaliar a construção da meta do mês, apontando os riscos de gerar burnout no time de vendas.

Seria cômico se não fosse preocupante: profissionais sustentando posições em castelos de areia e correndo o risco de que decisões importantes sejam tomadas com base em conclusões fabricadas por uma IA que não tem contexto nem senso de causalidade.

### A falsa competência digital

Essa prática de delegar à IA o pensamento analítico cria o que chamo de “falsa competência digital”: o profissional parece produtivo, parece técnico, mas, na verdade, perdeu o controle sobre o raciocínio.

E isso já está sendo observado cientificamente. Um estudo publicado na revista *Humanities and Social Sciences Communications* (Nature, 2023), conduzido com estudantes do Paquistão e da China, mostrou que o uso indiscriminado da Inteligência Artificial está associado a uma perda expressiva da capacidade de tomada de decisão humana: 27,7% dos participantes relataram dependência cognitiva ou “preguiça mental” ao delegar análises à IA.

Outro estudo, *AI Tools in Society: Impacts on Cognitive Offloading* (MDPI, 2024), aponta um fenômeno semelhante: pessoas que dependem de IA para tarefas analíticas passam a desenvolver menor proficiência em raciocínio independente, confiando demais nas respostas automatizadas, mesmo quando incorretas.

## “O risco agora não é não saber usar a IA, e sim usá-la sem saber o que se está fazendo”

Ambas as pesquisas confirmam o que já se percebe no dia a dia corporativo: quanto mais terceirizamos o pensamento, mais perdemos o domínio sobre ele.

Os riscos para empresas e profissionais

- **Perda de credibilidade:** líderes e clientes percebem quando o discurso não tem fundamento. Relatórios incoerentes minam a confiança e descredibilizam o profissional.
- **Decisões erradas:** uma análise automatizada, sem contexto, pode levar a estratégias equivocadas e prejuízos reais.
- **Analfabetismo digital de segunda geração:** o risco agora não é não saber usar a IA, e sim usá-la sem saber o que se está fazendo.
- **Erosão do pensamento crítico:** quando tudo parece pronto, o profissional deixa de pensar — e isso é o oposto do que a era da Inteligência Artificial exige.

### A diferença entre usar e pensar com IA

A Inteligência Artificial pode ser uma par-

ceira extraordinária, desde que o profissional mantenha o protagonismo intelectual.

Usar a IA para estruturar dados, sugerir hipóteses ou aprimorar relatórios é saudável. O problema é delegar o raciocínio.

O verdadeiro diferencial está em quem pensa com a IA, e não por meio dela.

E isso exige domínio dos fundamentos, como entender indicadores, testar hipóteses, validar correlações e aplicar senso crítico sobre cada conclusão gerada.

### Boas práticas para o uso responsável de IA

- Defina o problema antes do prompt: a IA não substitui o pensamento estratégico.
- Verifique cada conclusão: peça evidências, teste cenários, cheque coerência.
- Combine IA com experiência humana: use a máquina para ampliar, não para substituir. Seja transparente: não há problema em usar IA. O erro está em entregar sem curadoria.
- Mantenha o aprendizado técnico: estatística, lógica e interpretação de dados continuam sendo competências essenciais.

No fim das contas, a Inteligência Artificial não vai roubar seu trabalho, mas quem souber pensar melhor com ela, sim. Os relatórios podem ser gerados em segundos, mas o pensamento crítico não é automatizável.

A Inteligência Artificial está mudando tudo, menos o essencial: a necessidade de pensar. O futuro do trabalho exigirá menos operadores de ferramenta e mais curadores de sentido. Porque, no fim, a IA só é inteligente quando quem a usa também é.

O profissional do amanhã não será definido pela velocidade da entrega, mas pela profundidade do raciocínio.

---

### Por Cecília Rapassi

*Consultora de Negócios na área de Moda e professora de pós-graduação em Fashion Business na Faap.*

*Artigo publicado originalmente no portal <https://mercadoconsumo.com.br/>*

**Encomendas Rodoviárias é a solução quando o assunto é entrega rápida de pequenos volumes.**



## **ENCOMENDAS RODOVIÁRIAS**

*Envie documentos, encomendas e mercadorias fracionadas com rapidez e ótimo custo-benefício, aproveitando a eficiência das linhas regulares de ônibus para transportar com total segurança, sem burocracia e com ampla cobertura geográfica.*



### **VANTAGENS EXCLUSIVAS**



**Agilidade nas Entregas**



**Custo-Benefício Imbatível**



**Flexibilidade**



**Ampla Cobertura Geográfica**



**Segurança e Rastreamento**



**ENCOMENDAS**

**RODOVIÁRIAS**

# Investimentos em Rodovias e seus Impactos no PIB do Transporte

Tudo o que é produzido precisa ser transportado. O transporte é essencial para a economia brasileira. Seu Produto Interno Bruto (PIB) não apenas mensura o valor gerado pelas atividades de transporte, como também reflete o dinamismo das cadeias produtivas que dependem de uma logística eficiente. Em um país de dimensões continentais e com matriz fortemente rodoviária, investir em infraestrutura significa investir diretamente no desempenho do setor transportador.

No entanto, observa-se que, apesar de o setor de transporte viabilizar a movimentação de todo o PIB nacional – que ultrapassou R\$ 12 trilhões, em 2025 –, o investimento da União em infraestrutura no mesmo ano foi de apenas 0,10% desse valor, patamar semelhante ao de anos anteriores. Como consequência, o transporte perde eficiência ao trafegar por vias que, em vez de evoluírem em qualidade e integração modal, deixam de receber os investimentos necessários, contribuindo para a deterioração do patrimônio brasileiro.

No que se refere às rodovias, a Pesquisa CNT de Rodovias avaliou mais de 114 mil quilômetros em 2025 e apontou que 62,1% da extensão analisada foram classificadas como Regular, Ruim ou Péssimo. Somente as deficiências no pavimento ampliaram o custo operacional do transportador em mais de um terço e geraram o consumo excedente de combustível de mais de 1,2 bilhão de litros de diesel neste ano.

Investir em rodovias, além de reduzir esses gastos desnecessários, amplia o PIB do setor de transporte e, consequentemente, fortalece a economia do país. Nesse contexto, o estudo da CNT

demonstra – com base em modelagem econométrica para o período de 2001 a 2024 – que, no curto prazo, os impactos são expressivos: a cada R\$ 1,00 investido pelo governo federal em rodovias, o PIB do transporte cresce R\$ 0,61 no mesmo trimestre, enquanto este valor investido pela iniciativa privada gera um acréscimo de R\$ 2,58 no mesmo período.

Quando se considera o efeito acumulado ao longo do tempo, o impacto que R\$ 1,00 de investimento privado gera sobre o PIB do transporte em nove meses (R\$ 4,77) equivale ao que o investimento público federal alcança apenas após dezoito meses (R\$ 4,64). Ambos os investimentos são fundamentais, mas a maior agilidade na execução privada antecipa ganhos econômicos relevantes.

Rodovias em melhores condições reduzem o consumo de combustível, de emissões, o desgaste dos veículos, o tempo de viagem e a imprevisibilidade nos deslocamentos, fatores que impactam diretamente a competitividade do transporte em âmbito nacional e internacional.

Sendo assim, o desafio brasileiro não está em escolher entre investimento público ou privado, mas em fortalecer essa complementaridade e assegurar previsibilidade orçamentária e a execução eficiente dos recursos. Ampliar e modernizar a malha rodoviária é condição essencial para elevar a eficiência do setor de transporte e potencializar a economia nacional.



Fernanda Rezende  
Diretoria Executiva da CNT

# Falta de acordo impede uso de bitrens no Mercosul

Quase todos os países que integram o Mercosul possuem legislações que permitem o transporte de mercadorias em combinações compostas por um cavalo mecânico e dois semirreboques acoplados um ao outro por meio de uma quinta roda, geralmente conhecida como bitrem, essa configuração.

Mas estes conjuntos rodoviários não integram o Acordo sobre Pesos e Dimensões de Veículos, aprovado em 1991 no Subgrupo de Trabalho nº 5 "Transportes". Os limites de peso permitidos para a circulação de veículos de transporte de carga e de passageiros no âmbito do Mercosul consideram a configuração do veículo (quantidade de eixos com rodas simples ou duplas). Cabe destacar que o PBT (Peso Bruto Total, soma da tara e do peso bruto da carga transportada) máximo permitido é de 45 t (quarenta e cinco toneladas), dependendo das características do veículo ou conjunto de veículos. Esse é o mesmo limite autorizado no Chile.

A Resolução GMC nº 65/2008, que entrou em vigor em novembro de 2011, três anos após sua aprovação e assinatura, também estipula limites para dimensões, sendo que, para a combinação de caminhão-trator e semirreboque, o máximo autorizado é de 18,60 m. Dimensões são um dos



Imagem de arquivo da Mercedes-Benz

## *Composição rodoviária é largamente utilizada dentro dos países*

temas de pauta em debate atualmente no âmbito do Mercosul. A Agência Nacional de Transportes Terrestres, que coordena a Delegação do Brasil nessas reuniões, tem trabalhado para acordar as mesmas dimensões que foram alteradas recentemente no Contran, aumentando essa combinação para 19,30 m.

Para completar o tripé de motivos que inviabilizam a transposição de fronteiras por conjuntos do tipo bitrem, de acordo com as Resoluções GMC nº 58/94, 14/06, 26/11 e 02/26, as frotas das transportadoras poderão ser compostas por veículos do tipo caminhão-trator com semirrebo-

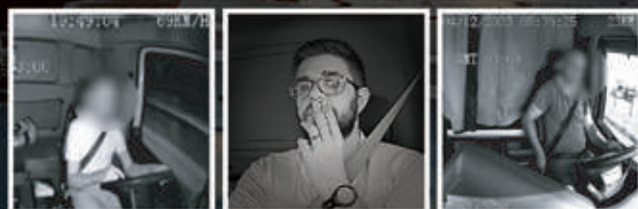
que, caminhão simples com reboque ou caminhão simples.

Dessa forma, o bitrem não pode ser utilizado no transporte rodoviário internacional porque não existe um acordo comum entre os países do Mercosul que o autorize. As normas atuais limitam peso e comprimento a valores que não contemplam essa configuração e listam apenas três tipos de combinações permitidas (caminhão-trator com semirreboque, caminhão simples com reboque ou caminhão simples). Assim, mesmo que o bitrem esteja autorizado para o transporte interno em cada país, ele não pode cruzar fronteiras dentro do bloco.

**TRUCKS  
CONTROL**

Rastreamento,  
Videotelemetria e  
Comunicação Global

Em 2025, quase **90 mil acidentes** envolveram caminhões no Brasil e muitos poderiam ter sido evitados com prevenção inteligente.



**SVcam SVcompact**

*Sua visão inteligente para uma direção segura!*

Com o **Kit de Câmeras**, que integra videotelemetria e inteligência artificial, você monitora em tempo real tanto a cabine quanto o entorno do veículo. O sistema identifica **sinais de fadiga, distrações e comportamentos de risco**, possibilitando intervenções imediatas antes que pequenas falhas se transformem em acidentes.

**Menos sinistros, mais controle e mais proteção para motoristas, caminhões e cargas.**



Fadiga do motorista



Uso de cigarro ou similar



Uso de cigarro ou similar



Motorista não detectado ou Cobertura de câmera



Uso de telefone celular ou objeto portátil



Distração



Risco de colisão frontal



Cinto de segurança



Cobertura de câmera ou Motorista não detectado

- **ADAS:** Sistema Avançado de Assistência ao Condutor.
- **DSC:** Cockpit de Segurança de Condução.
- **DMS:** Driver Monitoring System (Sensor de Fadiga).

Viasat

**SKYWAVE**  
AN ORBCOMM COMPANY

☎ 43 99914-0020  
43 3377-5200

vendas@tcsat.com.br  
www.tcsat.com.br  
f y in @truckscontrol

# Motores flex a diesel e etanol

*Bosch apresenta solução inovadora*



Imagem gerada com auxílio de IA

Em meio a um esforço mundial de reduzir a emissão veicular, surgem múltiplas opções tecnológicas. Sabidamente a opção da motorização elétrica não tem boa aplicabilidade para veículos pesados, sobretudo para as viagens que exigem maior autonomia.

Diante desta limitação tecnológica, as pesquisas para os motores diesel se voltaram para combustíveis alternativos ou misturas que possam diminuir a emissão veicular e ao mesmo tempo reduzir a dependência do combustível fóssil.

Atualmente a mistura obrigatória de biodiesel ao diesel fóssil no Brasil é atualmente de 14% (B14), em vigor desde março de 2024, conforme definição

do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE). A meta definida é aumentar essa proporção gradualmente, com previsão de subir para 15% (B15) em agosto de 2025 e chegar a 20% (B20) em 2030. A crise do diesel decorrente da guerra do Irã está antecipando o debate sobre este aumento porcentual do biodiesel, podendo chegar a 16%. Transportadores de carga e frotistas há tempo questionam a viabilidade tecnológica deste aumento na mistura. Defendem até mesmo sua redução para no máximo 12%. Existem problemas no armazenamento do combustível e nos bicos injetores dos caminhões.

No final de 2025 a Bosch apresentou uma inovação desen-

volvida em parceria com centros de pesquisa e montadoras brasileiras, apresentando um motor que pode utilizar uma proporção variável que pode atingir até 70% de substituição do diesel por etanol. O motor está sendo testado em veículos comerciais leves e caminhões. Segundo a empresa, a solução mantém o torque elevado dos motores a diesel, com uma considerável redução de CO<sub>2</sub>.

Mesmo que diesel e etanol tenham propriedades físico-químicas muito diferentes, a solução tecnológica desenvolvida pela Bosch adotou o sistema chamado dual-fuel. Desta forma, o etanol tem combustão, ainda que tenha baixa inflamabilidade. O motor opera com dois sistemas de in-



Foto: divulgação Bosch

jeção independentes. O etanol é injetado no coletor de admissão ou diretamente na câmara, sendo inflamado pelo calor do diesel.

Além da diminuição da dependência do petróleo, o grande benefício da tecnologia é a redução de emissões. O etanol pode reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> em até 70%. Acrescente-se que, por ser oxigenado e livre de enxofre, também ajuda a diminuir a emissão de material particulado, hidrocarbonetos não queimados e monóxido de carbono.

### **Uma opção muito disponível no Brasil**

Ainda que o biodiesel já tenha uma tecnologia consolidada e empregada mundo afora, a opção pelo etanol é promissora como solução intermediária para o transporte rodoviário de longa distância. O etanol é amplamente disponível, renovável, e neste contexto poderá ser empregado em motores que o Brasil detém muito know-how. O país também

possui vantagens competitivas, pois é um dos maiores produtores de etanol do mundo, tem uma rede de distribuição estabelecida há décadas e uma experiência bem-sucedida do etanol no setor automotivo.

Ademais, o uso de etanol se incorpora ao conjunto de possibilidades tecnológicas para motores diesel, sem prejuízo às demais alternativas. A tecnologia flex para

motores diesel se insere como uma solução prática, escalável e com retorno ambiental imediato.

O motor flex diesel-etanol, desde sua apresentação, se coloca como uma opção chave para os objetivos de descarbonização dos veículos pesados, sobretudo num país de grande dimensão territorial e com pleno potencial para o emprego de combustíveis renováveis.



Foto: divulgação Bosch

## Horários das operações aduaneiras nas principais fronteiras

Cidade	Órgãos de controle	Dias úteis	Final de semana	Mapa	Anvisa	Ibama
Chuí (RS)	Receita Federal	9h às 18h				
Jaguarão (RS)	Concessionária Multilog	7h às 19h Entrada de veículos 24h	Entrada de veículos 24h	8h às 12h e das 14h às 17h30		
	Receita Federal	9h às 12h e das 14h às 18h				
Aceguá (RS)	Receita Federal	8h30 às 12h e das 13h30 às 18h				
Sant'Ana do Livramento (RS)	Concessionária Multilog	8h às 12h e das 14h às 19h48 Aduaneiro: 8h às 12h e das 14h às 19h Portaria das 6h às 24 h	Portaria das 6h às 24 h	8h às 12h e das 14h às 17h30		
	Receita Federal	8h às 12h e 14h às 19h				
Quaraí (RS)	Receita Federal	8h às 12h e das 13h30 às 17h	sábados das 10h às 12h (somente liberação de caminhões vazios)			
Barra do Quaraí (RS)	Receita Federal	8h às 20h	8h às 20h			
Uruguiana (RS)	Concessionária Multilog	7h40 às 20h30min (EXP) e das 7h às 23h (IMP)	sábados das 7h40 às 18h (EXP) e das 7h às 21h (IMP)	8h às 12h e das 14h às 18h30	8h às 12h e das 13h às 17h	
	Receita Federal	8h às 18h	sábados das 8h às 12h			
	TA BR 290	8h às 21h	sábados das 8h às 21h domingo sem expediente			
Itaqui (RS)	Receita Federal	8h às 12h e das 13h30 às 17h30	sábados das 8h às 18h			
	Balsa	8h30 às 11h e das 14h às 16h45 (saída de Itaqui)				
São Borja (RS)	Concessionária CS Rodovias	7h às 23h (IMP) 7h às 22h30 (EXP)	sábados das 7h às 20h (IMP) 7h às 18h (EXP)	8h às 12h e das 14h às 18h		
	Receita Federal	8h às 18h	sábados das 8h às 18h			
Porto Xavier (RS)	Receita Federal	8h às 11h30 e das 14h às 17h30	9h às 10h30 e das 16h às 17h30			
Porto Mauá (RS)	Receita Federal	8h às 11h30 e das 14h às 17h30	sábados e feriados das 8h30 às 11h30 e das 14h30 às 17h30			
Dionísio Cerqueira (SC)	Concessionária Multilog	Administrativo e Operacional: 8h às 12h e 14h às 18h48 Aduaneiro e Faturamento: 7h30 às 13h e das 13h30 às 19h30 Portaria de veículos: 8h às 20h	Aduaneiro e Faturamento: 8h às 12h (sábado) Portaria de veículos: 8h às 20h	8h às 12h e das 14h às 18h		
	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h				
	PFA - antiga ACI Cargas	8h às 20h	8h às 20h			
Foz do Iguaçu (PR)	Concessionária Multilog	Administrativo: 8h às 18h Aduaneiro: 7h30 às 3h Faturamento: 7h30 às 20h Portaria: Entrada 24 h	Aduaneiro: 8h às 13h Faturamento: 7h30 às 13h Portaria: Entrada 24h	8h às 12h e das 14h às 17h		8h às 12h e das 13h às 17h
	Receita Federal	8h às 12h, 14h às 18h e das 21h às 2h	sábado (plantão) 9h às 12h			
Santa Helena (PR)	Porto de Santa Helena	7h às 19h		8h às 12h e das 13h30 às 17h30		
	Receita Federal	7h às 19h				
Guairá (PR)	Porto Sete Quedas	7h às 19h				
	Receita Federal	8h às 18h				
Corumbá (MS)	AGESA	7h30 às 12h e das 13h30 às 18h	sábados por demanda			
	Receita Federal	7h30min às 11h30min e das 13h30min às 17h30min				
Mundo Novo (MS)	Receita Federal	7h30 às 11h45 e das 13h às 16h45				

Obs.: Cabe ressaltar que após o horário de expediente da RFB em todas as fronteiras que possui Concessionária ou Permissionária desde que autorizadas, podem liberar as parametrizações em canal verde.

## Área de controle integrado

Concessionária Permissonária	Responsável	Operação Aduaneira	Tel. Contato
Chuí-RS/Chuy-UY			
Receita Federal	Mácio da Costa Cacko	Importação e Exportação	(53) 99268-359
São Borja-RS/Santo Tomé-AR			
CS Rodovias Mercosul	Alcir Jordani	Importação e Exportação	(55) 99158-9582
Santana do Livramento-RS/Rivera-UY			
Multilog	Valmir Machado	Importação e Exportação	(55) 3621-5300
Corumbá-MS/Puerto Soares-BO			
Agesa	Edmar Fernando Figueiredo Cruz	Importação e Exportação	(63) 3234-7300
Jaguarão-RS/Rio Branco-UY			
Multilog	Roberto Gomes	Importação e Exportação	(53) 3261-1277
Dionísio Cerqueira-SC/Bernardo de Irigoyen-AR			
Multilog	Christian Sarate	Importação e Exportação	(49) 3027-7171

## Subcontratação

Transporte entre Brasil e	Mesma bandeira	Cruzamento de bandeira	Reunião Bilateral
Argentina	Autorizado	Autorizado	Item 2.3 da Reunião Bilateral BR-AR realizada em 04 e 05/11/2025
Paraguai	Autorizado	Autorizado	Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral BR-PY realizada em 20 e 21/02/2003
Uruguai	Autorizado	Autorizado	Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014
Chile	Autorizado	Autorizado	Item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 08 e 09/06/2006 e item 2.2 da Reunião Bilateral realizada em 28 e 29/04/2009
Peru	Autorizado	Autorizado	Item 2.4 da Reunião Bilateral realizada em 2017
Venezuela	Autorizado	Autorizado	Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral realizada em 05 e 06/03/2009.
Bolívia	Autorizado	Autorizado	Item II.5 da XI Reunião Bilateral realizada em 16/03/2011
Guiana	Não acordado / não autorizado	Não acordado / não autorizado	

Tabela atualizada no site da ANTT [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)  
**SEGURO RESP. CIVIL DANOS a TERCEIROS NÃO TRANSPORTADOS:** deverá ser contratado pela transportadora permissonária  
**SEGURO RESP. CIVIL DANOS a CARGA TRANSPORTADA:** deverá ser contratado pela transportadora emissora do CRT

## Intercâmbio de tração

Transporte entre Brasil e	Mesma bandeira	Cruzamento de bandeira	Reunião bilateral
Argentina <sup>1</sup>	Autorizado	Autorizado	Item 2.3 da Reunião Bilateral BR-AR realizada em 04 e 05/11/2025
Paraguai	Autorizado	Não autorizado	Item 1.3 da XXI Reunião Bilateral BR-PY realizada em 20 e 21/02/2003
Uruguai <sup>1</sup>	Autorizado	Não autorizado	Reunião Bilateral Extraordinária BR-UY de 05/11/2014
Chile <sup>2</sup>	Autorizado	Não autorizado	Item 2.3 da Reunião Bilateral Extraordinária realizada em 13/06/2023
Peru	Não autorizado	Não autorizado	Item 2.2 da VII Reunião Bilateral realizada de 20 a 22/02/2013
Venezuela	Autorizado	Autorizado	Item 2.1 da VIII Reunião Bilateral realizada em 05 e 06/03/2009 e Item 2.3 da IV Reunião
Bolívia <sup>3</sup>	Autorizado	Autorizado	Item 2.2 da XVII Reunião Bilateral realizada em 20 e 21/05/2024
Guiana	Não acordado / não autorizado	Não acordado / não autorizado	

Tabela atualizada no site da ANTT [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)

1 - A permissonária de qualquer um dos veículos (CT ou SR) deverá ser a mesma emissora do CRT. Porém, na operação, só poderá ter duas transportadoras envolvidas.

2 - Além da condição acima, a cia de seguros do RCTRC-DI (danos a terceiros não transportados) deverá ser a mesma seguradora.

3 - O cruzamento de bandeiras só é permitido com o uso de veículos de tração da bandeira do país pelo qual se transita

# Documentos obrigatórios para o transporte internacional

### DOCUMENTOS DO MOTORISTA

- Documento de identidade (RG-RNE-Passaporte);
- Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nas categorias "E", conforme configuração do veículo. No campo das observações deve constar "Exerce Atividade Remunerada (EAR)";
- Comprovante de vacinação da febre amarela.

### DOCUMENTOS DO VEÍCULO

- Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo (CRLV);
- Autorização ao motorista para trafegar no território nacional e no Mercosul com o veículo e/ou carteira de trabalho, assinados pela transportadora permissonária;
- Certificado de Apólice de RCTR-VI, seguro de responsabilidade civil do transportador rodoviário em viagem internacional de danos a terceiros não transportados (que poderá ser necessário quando da saída do território brasileiro);
- Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) vigente;
- Licença originária para cada ligação (país) emitidos pela ANTT;
- Licenças complementares de acordo com as ligações que a transportadora (e veículo) possui.

### DOCUMENTOS DA CARGA

Conforme a Resolução GMC nº 34/2019 e a Resolução ANTT nº 6.038 de 8 de fevereiro de 2024, são documentos de porte obrigatório para o TRIC:

- Conhecimento Internacional de Transporte por Rodovia (CRT) devidamente assinado, estipulado pela Instrução Normativa Conjunta nº 58 de 27 de agosto de 1991;
- Certificado de Apólice de Seguro de responsabilidade civil e danos à carga transportada do emissor do CRT.


### TAMBÉM É NECESSÁRIO O PORTE DE:

- DANFE/Fatura Comercial/Remito de acordo com a legislação de cada país e/ou
- Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/ Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) quando em trânsito aduaneiro. Tal documento é assegurado pela Instrução Normativa DPRF nº 56 de 23 de agosto de 1991.

# Fluxo de caminhões carregados **crece 9,4%** em 2025

*Argentina e Chile tiveram elevação ainda maior: 12,6%; todavia o número de caminhões vazios na importação aumentou 50,5%*

Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês mês anterior / mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
				jan-dez 2024	jan-dez 2025	Δ	nov 2025	dez 2025	Δ	dez 2024	dez 2025	Δ	jan/2024 dez/2024	jan/2025 dez/2025	Δ
				Itaqui	Alvear	AR	Importação	1.248	1.565	25,40%	92	65	-29,35%	40	65
			Exportação	1.162	741	-36,23%	36	46	27,78%	127	46	-63,78%	1.162	741	-36,23%
			<b>Total</b>	<b>2.410</b>	<b>2.306</b>	<b>-4,32%</b>	<b>128</b>	<b>111</b>	<b>-13,28%</b>	<b>167</b>	<b>111</b>	<b>-33,53%</b>	<b>2.410</b>	<b>2.306</b>	<b>-4,32%</b>
			Impo vazio	15	25	66,67%	16	4	-75,00%	3	4	33,33%	15	25	66,67%
			Expo vazio	638	429	-32,76%	0	11	-	6	11	83,33%	638	429	-32,76%
São Borja	Santo Tomé	AR	Importação	47.541	43.961	-7,53%	2.968	2.253	-24,09%	3.166	2.253	-28,84%	47.541	43.961	-7,53%
			Exportação	64.598	76.942	19,11%	6.151	4.537	-26,24%	5.566	4.537	-18,49%	64.598	76.942	19,11%
			<b>Total</b>	<b>112.139</b>	<b>120.903</b>	<b>7,82%</b>	<b>9.119</b>	<b>6.790</b>	<b>-25,54%</b>	<b>8.732</b>	<b>6.790</b>	<b>-22,24%</b>	<b>112.139</b>	<b>120.903</b>	<b>7,82%</b>
			Impo vazio	1.793	2.013	12,27%	137	168	22,63%	204	168	-17,65%	1.793	2.013	12,27%
			Expo vazio	943	385	-59,17%	12	27	125,00%	41	27	-34,15%	943	385	-59,17%
Porto Xavier	San Javier	AR	Importação	5.699	7.470	31,08%	922	655	-28,96%	157	655	317,20%	5.699	7.470	31,08%
			Exportação	4.616	5.527	19,74%	472	405	-14,19%	453	405	-10,60%	4.616	5.527	19,74%
			<b>Total</b>	<b>10.315</b>	<b>12.997</b>	<b>26,00%</b>	<b>1.394</b>	<b>1.060</b>	<b>-23,96%</b>	<b>610</b>	<b>1.060</b>	<b>73,77%</b>	<b>10.315</b>	<b>12.997</b>	<b>26,00%</b>
D. Cerqueira	B. de Irigoyen	AR	Importação	12.696	13.682	7,77%	1.014	990	-2,37%	849	990	16,61%	12.696	13.682	7,77%
			Exportação	10.231	12.254	19,77%	873	957	9,62%	952	957	0,53%	10.231	12.254	19,77%
			<b>Total</b>	<b>22.927</b>	<b>25.936</b>	<b>13,12%</b>	<b>1.887</b>	<b>1.947</b>	<b>3,18%</b>	<b>1.801</b>	<b>1.947</b>	<b>8,11%</b>	<b>22.927</b>	<b>25.936</b>	<b>13,12%</b>
Uruguiana	P. de los Libres	AR	Importação	48.885	48.766	-0,24%	4.096	3.750	-8,45%	4.139	3.750	-9,40%	48.885	48.766	-0,24%
			Exportação	87.888	112.940	28,50%	8.580	8.445	-1,57%	8.028	8.445	5,19%	87.888	112.940	28,50%
			<b>Total</b>	<b>136.773</b>	<b>161.706</b>	<b>18,23%</b>	<b>12.676</b>	<b>12.195</b>	<b>-3,79%</b>	<b>12.167</b>	<b>12.195</b>	<b>0,23%</b>	<b>136.773</b>	<b>161.706</b>	<b>18,23%</b>
			Impo vazio	57.135	86.684	51,72%	6.914	7.424	7,38%	6.808	7.424	9,05%	57.135	86.684	51,72%
			Expo vazio	18.233	14.078	-22,79%	1.344	1.293	-3,79%	1.067	1.293	21,18%	18.233	14.078	-22,79%
Porto Mauá	Alba Posse	AR	Importação	284	77	-72,89%	3	0	-100,00%	72	0	-100,00%	284	77	-72,89%
			Exportação	1.919	3.070	59,98%	219	195	-10,96%	200	195	-2,50%	1.919	3.070	59,98%
			<b>Total</b>	<b>2.203</b>	<b>3.147</b>	<b>42,85%</b>	<b>222</b>	<b>195</b>	<b>-12,16%</b>	<b>272</b>	<b>195</b>	<b>-28,31%</b>	<b>2.203</b>	<b>3.147</b>	<b>42,85%</b>
Foz do Iguaçu	Puerto Iguazu	AR	Imp.PTN	35.642	36.706	2,99%	2.888	3.072	6,37%	2.645	3.072	16,14%	35.642	36.706	2,99%
			Exp.PTN	9.234	11.703	26,74%	1.053	936	-11,11%	820	936	14,15%	9.234	11.703	26,74%
			<b>Total</b>	<b>44.876</b>	<b>48.409</b>	<b>7,87%</b>	<b>3.941</b>	<b>4.008</b>	<b>1,70%</b>	<b>3.465</b>	<b>4.008</b>	<b>15,67%</b>	<b>44.876</b>	<b>48.409</b>	<b>7,87%</b>
Foz do Iguaçu	Ciudad del Este	PY	Imp.PIA	32.957	33.888	2,82%	2.835	2.448	-13,65%	2.479	2.448	-1,25%	32.957	33.888	2,82%
			Exp.PIA	73.809	77.738	5,32%	6.521	6.643	1,87%	6.050	6.643	9,80%	73.809	77.738	5,32%
Foz do Iguaçu	P. Iguazu/C. del Este	AR/PY	Imp.OPN.PIA	44.957	55.034	22,41%	6.251	4.911	-21,44%	4.516	4.911	8,75%	44.957	55.034	22,41%
			<b>Total</b>	<b>151.723</b>	<b>166.660</b>	<b>9,84%</b>	<b>15.607</b>	<b>14.002</b>	<b>-10,28%</b>	<b>13.045</b>	<b>14.002</b>	<b>7,34%</b>	<b>151.723</b>	<b>166.660</b>	<b>9,84%</b>
			<b>Total PIA+PTN</b>	<b>196.599</b>	<b>215.069</b>	<b>9,39%</b>	<b>19.548</b>	<b>18.010</b>	<b>-7,87%</b>	<b>16.510</b>	<b>18.010</b>	<b>9,09%</b>	<b>196.599</b>	<b>215.069</b>	<b>9,39%</b>
Santa Helena	Porto Índio	PY	Importação	26.797	28.962	8,08%	4.163	3.267	-21,52%	2.723	3.267	19,98%	26.797	28.962	8,08%
			Exportação	879	1.319	50,06%	230	105	-54,35%	99	105	6,06%	879	1.319	50,06%
			<b>Total</b>	<b>27.676</b>	<b>30.281</b>	<b>9,41%</b>	<b>4.393</b>	<b>3.372</b>	<b>-23,24%</b>	<b>2.822</b>	<b>3.372</b>	<b>19,49%</b>	<b>27.676</b>	<b>30.281</b>	<b>9,41%</b>

 <b>ABTI</b> <small>Associação Brasileira de Transportes Rodoviários</small>				Variação do acumulado ano anterior / ano atual			Variação do mês mês anterior / mês atual			Variação mesmo mês ano anterior / ano atual			Variação dos últimos 12 meses (anterior / atual)		
				Portos Secos no Brasil	Fronteira Estrangeira	País	Operação	jan-dez 2024	jan-dez 2025	Δ	nov 2025	dez 2025	Δ	dez 2024	dez 2025
Guaíra	Salto del Guaiará	PY	Importação	26.965	26.824	-0,52%	2.469	2.658	7,65%	1.753	2.658	51,63%	26.965	26.824	-0,52%
			Exportação	3.462	5.693	64,44%	606	641	5,78%	266	641	140,98%	3.462	5.693	64,44%
			<b>Total</b>	<b>30.427</b>	<b>32.517</b>	<b>6,87%</b>	<b>3.075</b>	<b>3.299</b>	<b>7,28%</b>	<b>2.019</b>	<b>3.299</b>	<b>63,40%</b>	<b>30.427</b>	<b>32.517</b>	<b>6,87%</b>
Aceguá	Aceguá	UY	Importação	2.000	3.782	89,10%	414	100	-75,85%	381	100	-73,75%	2.150	3.782	75,91%
			Exportação	1.342	1.323	-1,42%	158	37	-76,58%	88	37	-57,95%	1.423	1.323	-7,03%
			<b>Total</b>	<b>3.342</b>	<b>5.105</b>	<b>52,75%</b>	<b>572</b>	<b>137</b>	<b>-76,05%</b>	<b>469</b>	<b>137</b>	<b>-70,79%</b>	<b>3.573</b>	<b>5.105</b>	<b>42,88%</b>
Barra do Quaraí	Bella Unión	UY	Importação	1	0	-100,00%	0	0	#DIV/0!	1	0	-100,00%	0	0	-
			Exportação	127	69	-45,67%	4	12	200,00%	22	12	-45,45%	127	69	-45,67%
			<b>Total</b>	<b>128</b>	<b>69</b>	<b>-46,09%</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>200,00%</b>	<b>23</b>	<b>12</b>	<b>-47,83%</b>	<b>127</b>	<b>69</b>	<b>-45,67%</b>
			Impo vazio	347	315	-9,22%	32	35	9,38%	33	35	6,06%	347	315	-9,22%
			Expo vazio	760	572	-24,74%	25	0	-100,00%	6	0	-100,00%	760	572	-24,74%
Chuí	Chuy	UY	Importação	7.033	6.865	-2,39%	589	430	-26,99%	456	430	-5,70%	7.033	6.865	-2,39%
			Exportação	29.026	29.146	0,41%	2.514	2.511	-0,12%	2.577	2.511	-2,56%	29.026	29.146	0,41%
			<b>Total</b>	<b>36.059</b>	<b>36.011</b>	<b>-0,13%</b>	<b>3.103</b>	<b>2.941</b>	<b>-5,22%</b>	<b>3.033</b>	<b>2.941</b>	<b>-3,03%</b>	<b>36.059</b>	<b>36.011</b>	<b>-0,13%</b>
Jaguarão	Rio Branco	UY	Importação	14.500	14.023	-3,29%	1.177	897	-23,79%	1.145	897	-21,66%	14.500	14.023	-3,29%
			Exportação	19.120	21.622	13,09%	1.876	2.051	9,33%	1.796	2.051	14,20%	19.120	21.622	13,09%
			<b>Total</b>	<b>33.620</b>	<b>35.645</b>	<b>6,02%</b>	<b>3.053</b>	<b>2.948</b>	<b>-3,44%</b>	<b>2.941</b>	<b>2.948</b>	<b>0,24%</b>	<b>33.620</b>	<b>35.645</b>	<b>6,02%</b>
Quaraí	Artigas	UY	Importação	2.657	2.244	-15,54%	173	58	-66,47%	147	58	-60,54%	2.657	2.244	-15,54%
			Exportação	359	364	1,39%	34	46	35,29%	25	46	84,00%	359	364	1,39%
			<b>Total</b>	<b>3.016</b>	<b>2.608</b>	<b>-13,53%</b>	<b>207</b>	<b>104</b>	<b>-49,76%</b>	<b>172</b>	<b>104</b>	<b>-39,53%</b>	<b>3.016</b>	<b>2.608</b>	<b>-13,53%</b>
			Impo vazio	197	211	7,11%	20	60	200,00%	16	60	275,00%	197	211	7,11%
			Expo vazio	1.770	1.463	-17,34%	125	27	-78,40%	104	27	-74,04%	1.770	1.463	-17,34%
Santana do Livramento	Rivera	UY	Importação	5.685	4.963	-12,70%	337	312	-7,42%	305	312	2,30%	5.685	4.963	-12,70%
			Exportação	7.138	6.956	-2,55%	657	770	17,20%	682	770	12,90%	7.138	6.956	-2,55%
			<b>Total</b>	<b>12.823</b>	<b>11.919</b>	<b>-7,05%</b>	<b>994</b>	<b>1.082</b>	<b>8,85%</b>	<b>987</b>	<b>1.082</b>	<b>9,63%</b>	<b>12.823</b>	<b>11.919</b>	<b>-7,05%</b>
Corumbá	Puerto Suarez	BO	Importação	20.743	17.962	-13,41%	1.700	1.394	-18,00%	1.898	1.394	-26,55%	20.743	17.962	-13,41%
			Exportação	28.276	29.555	4,52%	2.501	2.754	10,12%	2.777	2.754	-0,83%	28.276	29.555	4,52%
			<b>Total</b>	<b>49.019</b>	<b>47.517</b>	<b>-3,06%</b>	<b>4.201</b>	<b>4.148</b>	<b>-1,26%</b>	<b>4.675</b>	<b>4.148</b>	<b>-11,27%</b>	<b>49.019</b>	<b>47.517</b>	<b>-3,06%</b>
Mundo Novo	Salto del Guaiará	PY	Importação	2.992	8.032	168,45%	1.211	986	-18,58%	848	986	16,27%	2.992	8.032	168,45%
			Exportação	14.415	16.259	12,79%	901	798	-11,43%	713	798	11,92%	14.415	16.259	12,79%
			<b>Total</b>	<b>17.407</b>	<b>24.291</b>	<b>39,55%</b>	<b>2.112</b>	<b>1.784</b>	<b>-15,53%</b>	<b>1.561</b>	<b>1.784</b>	<b>14,29%</b>	<b>17.407</b>	<b>24.291</b>	<b>39,55%</b>

## TRIC em números - janeiro

Empresas brasileiras autorizadas						
AR	BO	CL	PY	PE	UY	VE
696	212	468	463	126	481	19
Empresas estrangeiras autorizadas						
AR	BO	CL	PY	PE	UY	VE
625	367	221	344	71	158	4
Tripartite						
UY (BR/AR): 24			AR (BR/CL): 8			



Imagem criada com auxílio de inteligência artificial

Fonte: <https://dados.antt.gov.br/dataset/empresas-habilitadas-tric/resource/a14d0e93-c550-4112-898f-596f63255140>

## aniversariantes

15 anos	20 anos	25 anos	30 anos	75 anos
 <p>Uruguiana/RS <b>Países atendidos</b> Argentina, Brasil, Chile, Uruguai e Paraguai</p>	 <p>Uruguiana/RS <b>Países atendidos</b> Argentina e Chile</p>  <p>Chapecó/SC <b>Países atendidos</b> Argentina, Chile, Paraguai e Uruguai</p>	 <p>Xaxim/SC <b>Países atendidos</b> Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai</p>	 <p>São Paulo/SP <b>Países atendidos</b> Argentina, Paraguai e Uruguai</p>  <p>Itajaí/SC <b>Portos secos concessionados</b> Foz do Iguaçu (PR), Uruguiana (RS), Santana do Livramento (RS), Jaguarão (RS)</p>	 <p>São Paulo/SP <b>Países atendidos</b> Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Uruguai</p>

## feriados internacionais

							
<b>abril</b>							
<b>quinta, 02</b> Dia dos Veteranos / Malvinas	<b>sexta, 03</b> Sexta-feira Santa	<b>sexta, 03</b> Sexta-feira Santa	<b>sexta, 03</b> Sexta-feira Santa	<b>quinta, 02</b> Quinta-feira Santa	<b>quinta, 02</b> Quinta-feira Santa	<b>quinta, 02</b> Quinta-feira Santa	<b>quinta, 02</b> Quinta-feira Santa
<b>sexta, 03</b> Sexta-feira Santa	<b>terça, 21</b> Tiradentes	<b>sábado, 04</b> Sábado de Aleluia	<b>sexta, 03</b> Sexta-feira Santa	<b>sexta, 03</b> Sexta-feira Santa	<b>sexta, 03</b> Sexta-feira Santa	<b>domingo, 19</b> Desembarco de los 33 Orientales	<b>domingo, 19</b> Declaração de Independência
<b>maio</b>							
<b>sexta, 01</b> Dia do Trabalho	<b>sexta, 01</b> Dia do Trabalho	<b>sexta, 01</b> Dia do Trabalho	<b>sexta, 01</b> Dia do Trabalho	<b>sexta, 01</b> Dia do Trabalho	<b>sexta, 01</b> Dia do Trabalho	<b>sexta, 01</b> Dia do Trabalho	<b>sexta, 01</b> Dia do Trabalho
<b>segunda, 25</b> Dia da Revolução de Maio	<b>quinta, 21</b> Dia das Glórias Navais (Batalha de Iquique)	<b>segunda, 18</b> Batalha de Las Piedras					
<b>junho</b>							
<b>segunda, 15</b> Dia de Güemes (transferido do dia 17)	<b>quinta, 04</b> Corpus Christi	<b>quinta, 04</b> Corpus Christi	<b>domingo, 21</b> Dia Nacional dos Povos Indígenas	<b>sexta, 12</b> Armistício do Chaco	<b>domingo, 07</b> Dia da Bandeira e da Batalha de Arica	<b>sexta, 19</b> Aniversário de Artigas	<b>quarta, 24</b> Batalha de Carabobo
<b>sábado, 20</b> Dia da Bandeira	<b>domingo, 21</b> Ano-Novo Aymara	<b>segunda, 29</b> São Pedro e São Paulo	<b>segunda, 29</b> São Pedro e São Paulo				

**O SEST SENAT  
todo agora cabe  
na palma da  
sua mão**



*O app é um canal de atendimento moderno e prático*

*Baixe o app agora mesmo e confira a novidade*



Disponível na  
App Store



Disponível na  
Google play

**SEST SENAT**

**CNT / SEST SENAT / ITL**  
Sistema Transporte

# AGENDA INSTITUCIONAL Transporte e Logística 2026

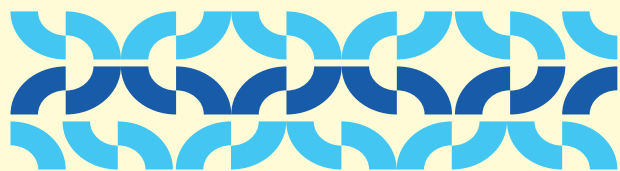
O que está em discussão nos Três Poderes pode mudar os rumos do transporte no Brasil. Por isso, é fundamental que o setor se posicione e tenha propostas claras.



Conheça os principais projetos para garantir um setor de transporte mais forte, competitivo e sustentável!



Acesse  
o site da CNT



**CNT** CNT / SEST SENAT / ITL  
Sistema Transporte

[cnt.org.br](http://cnt.org.br)